

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2017 Nr. 9

---

---

## A. TITEL

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

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 004167 en 013361 in de Verdragenbank.

## B. TEKST<sup>1),2)</sup>

**Amendments to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965  
(Resolution FAL.12(40))**

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 fortieth 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 1 January 2018 unless, prior to 1 October 2017, at least one-third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;
3. Requests the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the annex to all Contracting Governments;
4. Further requests the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

---

<sup>1)</sup> Dit betreft de definitieve tekst van de wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag die op 8 april 2016 zijn aangenomen. De voorlopige tekst is geplaatst in *Trb.* 2016, 153.

<sup>2)</sup> De Arabische, Chinese, Franse, Russische en Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

## Annex

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

#### 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, cargo transport units not carried under a contract of carriage with a shipper, crew's effects and passengers' accompanied baggage.

*Cargo transport unit (CTU).* A freight container, swap-body, vehicle, railway wagon or any other similar unit.

*Clearance.* Accomplishment of customs and/or other formalities necessary to:

- a) Permit goods to enter home use, to be exported or to be placed under another customs procedure (so called customs clearance),
- b) Permit persons to enter the territory of a State, or
- c) Permit a ship to enter or depart a port within the territory of a State.

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

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

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

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

*Document.* 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.

*Freight container.* An article of transport equipment that is of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; specially designed to facilitate the transport of goods, by one or other modes of transport, without intermediate reloading; designed to be secured and/or readily handled, having fittings for these purposes, and approved in accordance with the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended. The term "freight container" includes neither vehicle nor packaging; however a freight container that is carried on a chassis is included.

*ISPS Code.* The "International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code" adopted on 12 December 2002 by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), as may be amended by the Organization.

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

*Master.* The person having command of a ship.

*Passenger in transit.* A passenger who arrives by ship from a foreign country for the purpose of continuing his/her 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/her 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.

*Release.* Action taken by customs authorities to permit goods undergoing clearance to be placed at the disposal of the persons concerned.

*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 acts.

*Ship agent.* The party representing the ship's owner and/or charterer (the Principal) in port. If so instructed, the agent is responsible to the Principal for arranging, together with the port, a berth, all relevant port and husbandry services, tending to the requirements of the master and crew, clearing the ship with the port and other authorities (including preparation and submission of appropriate documentation) along with releasing or receiving cargo on behalf of the Principal.

*Shipowner.* One who owns or operates a ship, whether a person, a corporation or other legal entity, and any person other than the ship agent 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 ship'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.

*Shipper.* The party named on the bill of lading or waybill as shipper and/or who concludes a contract of carriage (or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded) with a carrier. The shipper is known also as the sender.

*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.

*Single Window.* A facility that allows submission of standardized information covered by the Convention to a single entry point.

*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 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 owing 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 shipper, 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 *Not in use.*

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 that are to be submitted by the same party 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. 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*

1.3bis **Standard.** Public authorities shall take all necessary measures for the establishment of systems for the electronic exchange of information by 8 April 2019.

1.3ter **Standard.** Public authorities, when introducing systems for the electronic exchange of information to assist clearance processes, shall provide shipowners and other parties concerned with the necessary information about the systems requirements and give an adequate period of transition before the use of the systems are made mandatory. A period of no less than 12 months for transition to the mandatory use of the systems shall be provided from the date of the introduction of such systems.

1.3quart **Recommended Practice.** Public authorities should, for a transitional period, allow for the submission of required information for clearance processes in both electronic and paper form.

1.3quin **Recommended Practice.** Contracting Governments should encourage public authorities to introduce arrangements to enable the submission of 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 Window". Consideration should also be given to such a Single Window serving as the mechanism through which the public authorities communicate decisions and other information covered by this Convention.

1.4 *Not in use.*

1.5 *Not in use.*

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.

1.6bis **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, or other internationally agreed Standards, such as the XML Standard.

1.6ter **Recommended Practice.** When introducing new electronic message formats, public authorities should continue to allow for the usage of existing electronic message formats in agreement with the parties concerned.

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, WCO Information Packages and relevant ISO Standards to the maximum extent practicable;
- e) adapt these systems for multimodal applications;
- f) take appropriate steps to minimize the cost of implementing these systems to operators and other private parties; and
- g) give attention to the desirability of obtaining compatibility with other relevant information systems.

1.7.1 **Recommended Practice.** Contracting Governments should encourage public authorities and other parties concerned to cooperate 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 *Not in use.*

1.8.1 *Not in use.*

D.

#### *Illicit drug trafficking*

1.9 **Recommended Practice.** Public authorities should seek to establish cooperation 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 World Customs Organization Memoranda of Understanding and the associated guidelines.

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

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 documents made available by the ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning and other related matters.

A.

#### *General*

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

The documents in question are:

- General Declaration
- Cargo Declaration
- Ship's Stores Declaration
- Crew's Effects Declaration
- Crew List
- Passenger List
- Dangerous Goods Manifest
- The document required under the Universal Postal Convention for mail
- Maritime Declaration of Health
- Security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2
- Advance electronic cargo information for customs risk assessment purposes
- Advanced Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities, when communicated to the Organization.

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

2.1.2 **Standard.** Public authorities shall develop procedures for the lodgement of pre-arrival and pre-departure information in order to facilitate the processing of such information 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 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 from this principle where required, e.g. for voyages of short duration.

2.1.3bis **Recommended Practice.** Public authorities should, for the submission of advance electronic cargo information for customs risk assessment purposes, take into account the time limits specified in the WCO SAFE Framework of Standards.

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

2.1.5 **Standard.** Public authorities shall reuse the pre-arrival and pre-departure information in subsequent procedures where such data is required.

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
- voyage number
- 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/departure
- port of arrival/departure
- 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
  - voyage number
  - port of loading
  - port where report is made
  - freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code
  - 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
  - voyage number
  - port of discharge
  - in respect of goods loaded at the port in question: freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code
  - transport document numbers for cargo loaded at the port in question.

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

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

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

**2.3.4.1 Recommended Practice.** As an alternative to Standard 2.3.4, public authorities may accept a copy of the transport document signed or authenticated in accordance with Standard 2.3.3, or certified as a true copy, if the nature and quantity of cargo make this practicable and provided that any 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.

**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. For the purpose of onboard verification, the public authorities may also require each crew member to sign or verify in a manner acceptable to the public authorities the declaration relating to his/her personal 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
- voyage number
- family name
- given names
- nationality
- rank or rating
- gender
- date and place of birth
- nature and number of identity document
- issuing State of identity document
- expiry date of identity document
- port and date of arrival/departure of the ship
- 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** *Not in use.*

**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.

**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 Not in use.**

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

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- call sign
- voyage number
- family name
- given names
- nationality
- date of birth
- place of birth
- gender
- type of identity or travel document
- serial number of identity or travel document
- issuing State of identity or travel document
- expiry date of identity or travel document
- port of embarkation
- visa number, if appropriate
- port of disembarkation
- port and date of arrival/departure 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 Standard 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
- IMO number
- call sign
- voyage number
- flag State of ship
- port of loading
- port of discharge
- stowage position
- reference number
- marks and numbers
  - freight container identification No(s).
  - vehicle registration No(s).
- UN Number
- proper shipping name/(Technical Specifications)
- class/(subsidiary risk(s))
- packing group
- additional information/marine pollutant/flash point/etc.
- number and kind of packages



- mass (kg) or volume (L)
- EmS
- shipping agent.

**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.** Until the expiration of the transitional period referred to in Standard 1.3<sup>ter</sup>, public authorities shall in respect of a ship's arrival in port 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
- 1 copy of the security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2
- 1 copy of the Advanced Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities when communicated to the Organization.

Upon expiration of the transitional period, paper copies shall not be required except in case of force majeure where means of electronic transmission are unavailable.

#### D.

##### *Documents on departure*

**2.12 Standard.** Until the expiration of the transitional period referred to in Standard 1.3<sup>ter</sup>, public authorities shall in respect of a ship's departure from port 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.

Upon expiration of the transitional period, paper copies shall not be required except in case of force majeure where means of electronic transmission are unavailable.

**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/her, and endorsed or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned, 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 Not in use.**

E.

*Consecutive calls at two or more ports in the same State*

**2.14 Standard.** 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, shipowners shall only be obligated to submit required information once to the public authorities 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 shall be kept to a minimum.

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.** If public authorities require documents in paper form, they 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 that is acceptable to the public authority concerned and which facilitates the electronic submission of the information by the parties concerned irrespective of their residence.

**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 and amendments in documentation and penalties therefor*

**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 the data transmitted as provided for in appendix 1 of 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.

**2.19bis Standard.** Public authorities shall allow for amendments to information already submitted in accordance with applicable laws and regulations.

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 cooperation of shipowners to ensure that, when ships intend to call at ports for the sole purpose of putting ashore sick or injured crew members, passengers, 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 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 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. Public authorities shall in such situations waive the time limits for the submission of the documents.

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 letter 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.

3.3.2 **Standard.** Contracting Governments shall accept for examination a person being returned from his/her 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 or she was earlier found to be inadmissible.

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.

**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 stay and 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 handwritten script should be accepted on the card, except where the form specifies block lettering. One copy only of the embarkation/disembarkation card, which may include one or more simultaneously prepared carbon copies, should be required from each passenger.

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

- family name
- given names
- nationality
- number and expiry date of passport or other official identity document
- date of birth
- place of birth
- occupation
- port of embarkation/disembarkation
- gender
- 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 preferably by automated means to facilitate review.

**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 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.

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

- family name
- given names
- gender
- 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/her ship or transferring to another ship,
- b) passing in transit to join his/her 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 passengers, crew and baggage*

3.11 **Recommended Practice.** Public authorities should, with the cooperation of shipowners and port authorities and/or port administration, 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 security levels.

3.11.1 **Recommended Practice.** Public authorities should:

- a) in cooperation 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; and
  - (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; and
  - (ii) if crews are required to report to premises for governmental purposes, those premises should be readily accessible, and as close to one another as practicable.

3.11.2 **Recommended Practice.** Public authorities should consider, as a means of ensuring prompt clearance, the introduction of the dual-channel system 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 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 present on board a ship for examination as to their admissibility into the State.

**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.

**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/her 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 cooperation 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 electronic means 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 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.

**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 any port within the Contracting Government's territory 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.

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 *Not in use.*

## 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 or she arrived and departs with it shall not normally be subjected to routine control by public authorities except in extraordinary circumstances determined by the public authorities concerned.

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

3.38 **Recommended Practice.** A passenger in transit who remains on board the ship on which he or she arrived and departs with it should not be required to complete a disembarkation/ embarkation card.

3.39 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his/her 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/she so wishes subject to the public authorities' admissibility and visa requirements.

3.40 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his/her 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/her 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.** 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. Shore leave shall be allowed in a manner which excludes discrimination such as on the grounds of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion, or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed, engaged or work.

3.44bis **Standard.** In any case where permission for shore leave has been refused, the relevant public authorities shall communicate their reasons for shore leave denial to the seafarer concerned and the master. If requested by the seafarer concerned or the master, such reasons shall be provided in writing.

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.

4.2 **Standard.** Public authorities, port authorities, shipowners and masters shall cooperate 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 for an unreasonable amount of time.



## 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 cooperation with relevant public authorities, shipowners and shoreside entities, with the aim of preventing stowaway occurrences in the individual port.

4.3.1.2 **Recommended Practice.** Operational arrangements and/or port facility security plans should at least be equivalent to those contained in the relevant text of section B/16 of the ISPS Code.

##### 4.3.2 Shipowner/Master

4.3.2.1 **Standard.** Contracting Governments shall require that shipowners and 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, operational arrangements and/or ship security plans should at least be equivalent to those contained in the relevant text of paragraph B/9 of the ISPS Code.

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 taking into account the specific ship type and its operations. 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 practicable 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 incorporate into their national legislation legal grounds to allow prosecution of stowaways, attempted stowaways and any individual or company aiding a stowaway or an attempted stowaway with the intention to facilitate access to the port area, any ship, cargo or freight containers.

## 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 wellbeing of the stowaway.

4.4.2 **Standard.** Contracting Governments shall require that masters 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 permitted to work on board the ship, except in emergency situations or in relation to the stowaway's accommodation and provisioning on board.

#### 4.6 Questioning and notification by the master

4.6.1 **Standard.** Contracting Governments shall require masters to take practicable steps 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, if necessary, subsequent ports of call.

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

4.6.3 **Standard.** Contracting Governments shall instruct masters 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 to the International Maritime Organization

4.7.1 **Standard.** Public authorities shall report all stowaway incidents of which they become aware 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 safety, security, health or compassionate reasons; or
- attempts to disembark in other ports on the planned voyage have failed and deviation is necessary in order to avoid that the stowaway remain on board for a significant period of time.

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 and shall do their utmost to cooperate with the parties involved in resolving the issue.

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.** 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 for the stowaway to remain on the ship or other factors exist which would preclude the stowaway remaining 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 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. Where possible, the local embassy, consulate or other diplomatic representation of the country of the stowaway's nationality will be required to assist in verifying the stowaway's nationality and providing emergency travel documentation.

#### 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 their 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 cooperate 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 or, alternatively, a suitable travel document accepted by the public authorities involved. The covering letter, authorizing 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, as far as practicable, of the level of cost of detention and return and any additional costs for the documentation of the stowaway, if the shipowner is to cover these costs. In addition, public authorities should cooperate with the shipowner to 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 cooperated 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/her agent or the master of the ship.

#### A.

##### *General*

5.1 **Recommended Practice.** Public authorities should, with the cooperation of shipowners, port authorities and port facilities and terminals, take appropriate measures to ensure 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, port authorities and port facilities and terminals, take appropriate measures to ensure 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 also free zones, storage facilities, warehousing and onward movement of cargo if required. There should be convenient and direct access between the free zone, storage facilities and cargo warehouse and the public authority clearance area, which should be located close to the dock area with, whenever possible, easy access and transfer capabilities and infrastructure.

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 implement access control measures at least equivalent to those contained in the relevant text of paragraph B/16 of the ISPS Code.

5.3bis **Recommended Practice.** Public authorities should require only a minimum of data necessary for the identification of the cargo that is to be placed in storage prior to release or re-export or importation, and should, whenever available, use the information contained in the pre-arrival declaration for this purpose.

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 feasible, take all necessary steps to ensure that such inspections are carried out simultaneously at one place and with a minimum of delay and whenever possible carried out upon prior coordination with the party having custody of the consignment.

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 *Not in use.*

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 introduce 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 applicable law.

5.12 **Recommended Practice.** 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 freight container is packed 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 storage, clearance and re-export processes.

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

C.

*Freight containers and pallets*

5.15 **Standard.** Public authorities shall, in conformity with their respective regulations, permit the temporary admission of freight containers, pallets and freight container equipment and accessories that are affixed to the container or are being transported separately 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 temporarily imported freight containers, pallets and freight container equipment and accessories will be re-exported within the time limit set by the State concerned. Such declaration may take the form of an oral declaration or any other act acceptable to the authorities.

5.17 **Standard.** Public authorities shall permit freight containers, pallets and freight container equipment and accessories 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 freight containers without payment of customs duties and other taxes and charges when these parts are needed for the repair of freight 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 reloading or onward movement to its intended destination. This provision does not apply to 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.

5.23 **Standard.** The shipowner shall be obliged to provide the information regarding the entry or exit of goods known to the shipowner at the time of lodging such data and as set out in the transport document that evidences the bill of lading. Thus, the shipowner can base the lodgement on data provided by the shipper customer, unless the shipowner has reason to believe that the data provided is untrue.

5.24 **Recommended Practice.** Public authorities should implement regulations pursuant to which the person who initiates and contractually agrees with a party (e.g. a consolidator, a freight forwarder or a shipowner) for the carriage of a maritime cargo shipment to the territory of another State must provide complete and accurate cargo shipment information to that party.

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 cooperate with a view to standardizing such requirements.

6.4 **Recommended Practice.** Public authorities should authorize granting of pratique by electronic means 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 cooperation of shipowners to ensure compliance with any requirement that illness on a ship is to be reported promptly by electronic means 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.** To ensure, inter alia, efficient maritime traffic, 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 and when the certification requirements have been met at the time of discharge.

## 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 Ship Sanitation Control Certificate or Ship Sanitation Control 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 consider establishing, in close cooperation with the maritime industry, 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 coordinating 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, port facilities and terminals and shipowners.



## Appendix 1

### 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. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
12. Brief description of the cargo			
13. Number of crew	14. Number of passengers	15. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
16. Cargo Declaration	17. Ship's Stores Declaration		
18. Crew List	19. Passenger List	20. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
21. Crew's Effects Declaration (only on arrival)	22. Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
23. Date and signature by master, authorized agent or officer			

For official use













## C. VERTALING

### Wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965

#### (Resolutie FAL. 12(40))

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 veertigste 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;
2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, onderdeel b, van het Verdrag, dat de wijzigingen in werking treden op 1 januari 2018, tenzij vóór 1 oktober 2017 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 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, ladingvervoerseenheden die niet worden vervoerd op grond van een vervoersovereenkomst met een verzender, persoonlijke eigendommen van de bemanning en reisbagage van de passagiers.

*Ladingvervoerseenheden.* Een vrachtcontainer, wissellaadbak, voertuig, spoorvoertuig of soortgelijke eenheid.

*Douaneafhandeling.* Vervullen van de douaneformaliteiten en/of andere formaliteiten die noodzakelijk zijn om:

- a. goederen in het vrije verkeer te kunnen brengen, uit te kunnen voeren of onder een andere douaneregeling te kunnen plaatsen (zogenoemde in- en uitklaring),
- b. personen toe te staan het grondgebied van een staat binnen te komen, of
- c. een schip toe te staan een haven op het grondgebied van een staat binnen te varen of uit te varen.

*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.

*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.

*Vrachtcontainer.* Een hulpmiddel bij het vervoer dat van permanente aard is en daarom sterk genoeg voor herhaald gebruik; speciaal ontworpen om het vervoer van goederen door een of meer middelen van vervoer, zonder tussentijds opnieuw laden, te vergemakkelijken; ontworpen om vastgezet te worden en/of gemakkelijk te worden behandeld, en daartoe voorzien van inrichtingen, en goedgekeurd in overeenstemming met de internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC), 1972, zoals gewijzigd. Onder het begrip "vrachtcontainer" wordt noch een voertuig noch een verpakking verstaan; een vrachtcontainer geplaatst op een onderstel valt wel onder de uitdrukking.

*ISPS-Code.* De Internationale code inzake de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen, aangenomen op 12 december 2002 bij resolutie 2 van de Conferentie van Verdragsluitende Regeringen bij het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS), eventueel als gewijzigd door de Organisatie.

*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.

*Gezagvoerder.* Degene die het bevel voert over een schip.

*Passagier op doorreis.* Een passagier die per schip uit het buitenland arriveert met het doel zijn/haar 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/haar 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.

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

*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 gedragingen.

*Scheepsagent.* De partij die de reder en/of bevrachter (de opdrachtgever) vertegenwoordigt in de haven. Indien hij daartoe opdracht krijgt is de agent ten behoeve van de opdrachtgever verantwoordelijk voor het, in samenspraak met de haven, regelen van een ligplaats aan de kade, alle relevante havendiensten en overige praktische zaken, het voldoen aan de behoeften van de gezagvoerder en bemanning, het inklaren van het schip in de haven en bij de andere autoriteiten (met inbegrip van het voorbereiden en indienen van de juiste documenten) en het vrijgeven of in ontvangst nemen van lading namens de opdrachtgever.

*Reder.* Iedere eigenaar of exploitant van een schip, ongeacht of die een natuurlijke persoon of een al dan niet rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam is, alsmede elke persoon, niet zijnde de scheepsagent, 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 schip 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 verbruikt kunnen worden, daaronder begrepen voorwerpen zoals reddingsboten, reddingsmiddelen, meubelen, scheepstuigage en dergelijke.

*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.

*Verzender.* De partij die op het cognossement of de vrachtbrief als verzender staat vermeld en/of die een vervoersovereenkomst met een vervoerder sluit (of in wier naam of namens wie een vervoersovereenkomst is gesloten). De verzender wordt ook wel verschepger genoemd.

*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 tijdsbeperkingen stellen.

*Eén loket.* Een faciliteit die het mogelijk maakt de gestandaardiseerde informatie die onder dit Verdrag valt bij één punt in te dienen.

*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 -beperkingen 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 informatie, 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 veiligheid 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 de volksgezondheid, 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 *Niet in gebruik*

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 die door dezelfde partij moeten worden ingediend, tot een enkele worden samengevoegd.

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. 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*

1.3bis **Norm.** Het openbaar gezag neemt alle maatregelen die nodig zijn voor het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie per 8 april 2019.

1.3ter **Norm.** Bij het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie ter ondersteuning van de douaneafhandeling verstrekt het openbaar gezag reders en andere betrokken partijen de benodigde informatie over de systeemeisen en zorgt het voor een toereikende overgangperiode voordat het gebruik van de systemen verplicht wordt gesteld. Vanaf de datum van invoering van deze systemen is er een overgangperiode van ten minste 12 maanden alvorens het gebruik van de systemen verplicht wordt gesteld.

1.3quart **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou tijdens een overgangperiode de mogelijkheid moeten bieden de vereiste informatie voor de douaneafhandeling zowel in elektronische als papieren vorm in te dienen.

1.3quin **Aanbevolen werkwijze.** De Verdragsluitende Regeringen zouden het openbaar gezag moeten aanmoedigen regelingen in te voeren die het mogelijk maken 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 één loket, waarbij dubbel werk wordt voorkomen.

Ook zou moeten worden overwogen dit ene loket het mechanisme te maken voor het communiceren van besluiten en overige informatie die onder dit Verdrag valt door het openbaar gezag.

#### 1.4 *Niet in gebruik*

#### 1.5 *Niet in gebruik*

1.6 **Norm.** Bij het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie ten behoeve van de douaneafhandeling, 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.

1.6bis **Norm.** Bij het invoeren van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie die door het openbaar gezag wordt verlangd voor de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen, personen en lading teneinde de afhandeling te vergemakkelijken, moedigen de Verdragsluitende Regeringen het openbaar gezag en andere betrokken partijen (reders, verladers, zeehavens en/of lading agenten, 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) of andere internationaal overeengekomen normen, zoals de XML-norm.

1.6ter **Aanbevolen werkwijze.** Bij de invoering van nieuwe formats voor elektronisch berichtenverkeer, zou het openbaar gezag het gebruik van bestaande formats voor elektronisch berichtenverkeer moeten blijven toestaan in overleg met de betrokken partijen.

1.7 **Aanbevolen werkwijze.** Bij het plannen, invoeren of wijzigen van systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie ten behoeve van de douaneafhandeling, 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), informatiepakketten van de WDO en de relevante ISO-normen zo veel mogelijk navolging te geven;
- e. deze systemen geschikt te maken voor multimodaal vervoer;
- f. passende stappen te nemen om de implementatiekosten van deze systemen voor operators en overige private partijen zo laag mogelijk te houden; en
- g. aandacht te besteden aan de wenselijkheid compatibiliteit te verkrijgen met andere relevante informatiesystemen.

1.7.1 **Aanbevolen werkwijze.** De Verdragsluitende Regeringen zouden het openbaar gezag en overige betrokken partijen aan moeten 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 *Niet in gebruik*

##### 1.8.1 *Niet in gebruik*

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 drugssmokkel te bestrijden te verbeteren, en daarbij vergemakkelijking moeten aanmoedigen. Dergelijke overeenkomsten kunnen gebaseerd zijn op de Memoranda van Overeenstemming van de Werelddouaneorganisatie en de bijbehorende richtlijnen.

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.

## 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 de aankomst, verblijf en vertrek van het schip; deze betekenen niet dat bepaalde certificaten en andere door het schip beschikbaar gestelde 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.

## 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 Algemeen Postverdrag
- maritieme gezondheidsverklaring
- beveiligingsinformatie zoals vereist door SOLAS-voorschrift XI-2/9.2.2
- vooraf elektronische ingediende ladinggegevens ten behoeve van risicoanalyse door de douane
- formulier voor voorafgaande kennisgeving van de afgifte van afval bij ontvangstfaciliteiten in havens, wanneer dit aan de Organisatie is medegedeeld.

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

2.1.2 **Norm.** Het openbaar gezag ontwikkelt procedures voor het indienen van informatie die aan de aankomst en het vertrek voorafgaat om het verwerken van deze informatie te vergemakkelijken ten behoeve van het versnellen van de daaropvolgende vrijgave/in- of uitklaring van lading en 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 voor het tijdstip waarop het schip het land van vertrek verlaat zou moeten liggen. In de nationale wetgeving zouden echter, in aanvulling op de basisregel, tevens de uitzonderingen op dit beginsel kunnen worden vastgesteld, bijvoorbeeld voor reizen van korte duur.

2.1.3bis **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou, voor het vooraf elektronisch indienen van ladinggegevens ten behoeve van risicoanalyse door de douane, rekening moeten houden met de termijnen omschreven in het SAFE Framework of Standards van de WDO.

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

2.1.5 **Norm.** Het openbaar gezag gebruikt de aan de aankomst en het vertrek voorafgaande informatie opnieuw in volgende procedures wanneer dergelijke gegevens gevraagd worden.

## 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
- reisnummer
- 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 tijd van aankomst/vertrek
- haven van aankomst/vertrek
- vereisten van het schip in termen van ontvangstfaciliteiten voor afval en residuen
- vorige 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
  - reisnummer
  - haven van laden
  - haven waar rapport is opgesteld
  - identificatie van de vrachtcontainer(s), wanneer van toepassing; markeringen en nummers en soort van de colli; hoeveelheid en omschrijving van de goederen of, indien beschikbaar, de Code van het Geharmoniseerd Systeem (HS-Code)
  - vervoersdocumentnummers 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
  - reisnummer
  - 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 of, indien beschikbaar, de Code van het Geharmoniseerd Systeem (HS-Code)

- vervoersdocumentnummers voor lading die in de desbetreffende haven is ingeladen.

**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.

**2.3.3 Norm.** Het openbaar gezag aanvaardt dat de aangifte van de lading wordt gedateerd en ondertekend door de gezagvoerder, de reder die het vervoersdocument afgeeft, 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.

**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 verlangde 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. Ten behoeve van de verificatie aan boord kan het openbaar gezag tevens van elk bemanningslid verlangen dat deze de aangifte van zijn/haar persoonlijke eigendommen ondertekent of bevestigt op een wijze die aanvaardbaar is voor het openbaar gezag.

**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
- reisnummer
- achternaam
- voornamen
- nationaliteit
- rang of klasse
- sekse
- geboortedatum en -plaats
- soort en nummer van het identiteitsbewijs

- staat die het identiteitsbewijs heeft afgegeven
- datum van verstrijken geldigheidsduur identiteitsbewijs
- haven en datum van aankomst/vertrek van het schip
- vorige 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 *Niet in gebruik*

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.

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 *Niet in gebruik*

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 die persoon op een internationale zeereis bij aankomst verlangd worden dat hij zijn adres van bestemming schriftelijk mededeelt.

2.7.3 **Norm.** 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
- reisnummer
- achternaam
- voornamen
- nationaliteit
- geboortedatum
- geboorteplaats
- sekse
- soort identiteitsbewijs of reisdocument
- serienummer van het identiteitsbewijs of reisdocument
- staat die het identiteitsbewijs of reisdocument heeft afgegeven
- datum van verstrijken geldigheidsduur identiteitsbewijs of reisdocument
- haven van inscheping
- visumnummer, indien van toepassing
- haven van ontscheping
- haven en datum van aankomst van het schip
- passagier op doorreis of niet.

2.7.4 **Aanbevolen werkwijze.** Een door de reders voor eigen gebruik opgestelde lijst zou moeten worden aanvaard in plaats van een passagierslijst, mits deze ten minste de overeenkomstig norm 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
- IMO-nummer
- roepnaam
- reisnummer

- vlaggenstaat van het schip
- haven van laden
- haven van lossen
- plaats waar lading is gestuwd
- referentienummer
- merken en nummers
  - vrachtcontaineridentificatienummer(s)
  - kentekennummer(s) van de voertuigen
- VN-nummer
- juiste vervoersnaam/(technische specificaties)
- klasse/(bijkomend(e) risico("s))
- verpakkingsgroep
- aanvullende informatie/mariene-milieuverontreinigende stof/vlampunt/etc.
- aantal en soort van de colli
- massa (kg) of volume (L)
- noodmaatregelen en procedures (EmS)
- scheepsagent

**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 Postverdrag, op voorwaarde dat laatstgenoemde verklaring ook daadwerkelijk wordt overgelegd. Bij het ontbreken van een dergelijk document moeten de poststukken (aantal en gewicht) 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.** Totdat de in norm 1.3<sup>ter</sup> bedoelde overgangperiode is verstreken verlangt het openbaar gezag met betrekking tot de aankomst van een schip in de haven 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
- 1 afschrift van de beveiligingsinformatie zoals vereist door SOLAS-voorschrift XI-2/9.2.2
- 1 afschrift van het formulier voor voorafgaande kennisgeving van de afgifte van afval bij ontvangstfaciliteiten in havens, wanneer dit aan de Organisatie is medegedeeld.

Na het verstrijken van de overgangperiode worden geen papieren afschriften meer verlangd, behalve in geval van overmacht wanneer er geen middelen van elektronische verzending beschikbaar zijn.

#### D.

##### *Documenten bij vertrek*

**2.12 Norm.** Totdat de in norm 1.3<sup>ter</sup> bedoelde overgangperiode is verstreken verlangt het openbaar gezag met betrekking tot het vertrek van een schip uit de haven 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.

Na het verstrijken van de overgangperiode worden geen papieren afschriften meer verlangd, behalve in geval van overmacht wanneer er geen middelen van elektronische verzending beschikbaar zijn.

**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/haar naar behoren gemachtigde scheepsofficier, en goedgekeurd of gelegaliseerd op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag, 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 *Niet in gebruik*

#### E.

##### *Achtereenvolgens aandoen van twee of meer havens in dezelfde Staat*

2.14 **Norm.** Rekening houdend met de procedures die worden toegepast bij aankomst van een schip in de eerste aanloophaven op het grondgebied van een Staat, worden reders uitsluitend verplicht de gevraagde informatie één keer bij het openbaar gezag van een Staat in te dienen. De formaliteiten en documenten die door het openbaar gezag worden verlangd in elke volgende aanloophaven die in dat land wordt aangedaan zonder dat eerst een haven in een ander land wordt aangedaan, worden tot een minimum 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.** Indien het openbaar gezag documenten in papieren vorm vereist, aanvaardt het 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.

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 verenigbaar 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 en die de elektronische indiening van de informatie door de betrokken partijen ongeacht hun woonplaats vergemakkelijkt.

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 en wijzigingen 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 verzonden gegevens als bedoeld in aanhangsel 1 van deze Bijlage en deze documenten zijn ondertekend door of namens een reder of gezagvoerder, of anderszins gele-

galiseerd, 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 achtereenvolgende en niet zijn gemaakt met de bedoeling wetten of voorschriften van de havenstaat te overtreden.

2.19bis **Norm.** Het openbaar gezag staat toe dat er wijzigingen worden aangebracht in reeds ingediende informatie in overeenstemming met de toepasselijke wet- en regelgeving.

#### 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 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 niet het overleggen van de in norm 2.1 genoemde documenten, uitgezonderd de maritieme gezondheidsverklaring en, indien onontbeerlijk, de generale verklaring. Het openbaar gezag houdt in dergelijke gevallen niet vast aan de termijnen voor het indienen van de documenten.

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 nageemaakte 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 brief 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 zorg 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.

**3.3.2 Norm.** De Verdragsluitende Regeringen moeten een persoon ter controle accepteren die van zijn/haar plek van ontschepping 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 of haar eerder de toegang was geweigerd.

**3.3.3 Norm.** Voordat passagiers en bemanning worden aanvaard teneinde 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 verblijf en 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 inschepping; 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 ontschepende 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 en datum van verstrijken geldigheidsduur van paspoort of ander identiteitsbewijs
- geboortedatum
- geboorteplaats
- beroep
- haven van inschepping/ontschepping
- sekse
- 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, bij voorkeur geautomatiseerd om toetsing te vergemakkelijken.

**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 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.

**3.10.1 Norm.** Het openbaar gezag eist niet dat het identiteitsbewijs voor zeevarenden meer bevat dan de volgende gegevens:

- achternaam
- voornamen
- sekse
- 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/haar schip te begeven of over te gaan op ander schip;
- b. om zich op doorreis te begeven naar zijn/haar 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 bagage en de douanebehandeling van passagiers en bemanning*

**3.11 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou, met medewerking van de reders en de havenautoriteiten en/of de havenadministratie, passende maatregelen moeten nemen opdat de goede gang van zaken in de haven zodanig wordt bevorderd dat de douanebehandeling van passagiers en bemanning snel kan worden afgerond 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. Zo nodig 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 beveiligingsniveau.

**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; en
  - 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; en
  - ii. indien bemanningen zich voor het vervullen van officiële plichten in een bepaald gebouw moeten melden, dat gebouw gemakkelijk toegankelijk is en, wanneer 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 een snelle douanebehandeling en snelle in- en uitklaring te waarborgen, het stelsel van het dubbele circuit in te voeren voor de snelle douanebehandeling 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 bespoedigen. 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 aan 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 die zich aan boord van een schip bevinden toe voor een onderzoek om na te gaan of zij toegelaten kunnen worden tot de desbetreffende Staat.

**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.

3.15.1 **Norm.** Het openbaar gezag moedigt reders aan bij het punt van inscheeping 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/zij 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 waarborgen 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 toepassing, om de veilige inscheeping en ontscheeping 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 met elektronische middelen toestemming tot ontscheeping wordt gegeven wanneer, op basis van de informatie die voorafgaand aan de aankomst is verstrekt, 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 quarantainevorschriften gelden worden ingevoerd of verbreid.

3.21 **Aanbevolen werkwijze.** De algemene 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.

3.22 **Norm.** De aangifte van de scheepsvoorraad en de aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning worden bij cruiseschepen 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 op het grondgebied van de Verdragsluitende Regering verblijft, zouden de passagiers van cruiseschepen geen visum nodig hebben, uitgezonderd in bijzondere omstandigheden zoals vastgesteld door het betrokken openbaar gezag.

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 *Niet in gebruik*

## E.

### *Bijzondere faciliterende maatregelen voor passagiers op doorreis*

3.36 **Norm.** Een passagier op doorreis die aan boord blijft van het schip waarop hij/zij aankomt en vertrekt, wordt in de regel niet onderworpen aan een routinecontrole door het openbaar gezag, behalve in uitzonderlijke omstandigheden die door het betreffende openbaar gezag worden bepaald.

3.37 **Aanbevolen werkwijze.** Een passagier op doorreis zou toegestaan moeten worden zijn/haar paspoort of ander identiteitsbewijs te houden.

3.38 **Aanbevolen werkwijze.** Van een passagier op doorreis die aan boord blijft van het schip waarmee hij/zij aankomt en vertrekt, zou niet moeten worden verlangd dat hij een ontschepings-/inschepingskaart invult.

3.39 **Aanbevolen werkwijze.** Een passagier op doorreis die vanuit dezelfde haven zijn/haar 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, met inachtneming van de vereisten ten aanzien van toelating en visa.

3.40 **Aanbevolen werkwijze.** Van een passagier op doorreis die vanuit dezelfde haven zijn/haar 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 van dezelfde voorzieningen gebruik moeten kunnen maken als die worden toegestaan 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.** 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. Walverlof wordt toegestaan op een wijze die discriminatie uitsluit, bijvoorbeeld op grond van nationaliteit, ras, kleur, sekse, religie, politieke overtuiging of sociale herkomst en ongeacht de vlaggenstaat van het schip waarop zij in dienst zijn, te werk worden gesteld of werken.

**3.44bis Norm.** In elk geval waarin walverlof wordt geweigerd, stelt het relevante openbaar gezag de betrokken zeevarende en de gezagvoerder in kennis van de redenen voor het weigeren van het walverlof. Indien de betrokken zeevarende of de gezagvoerder daarom verzoekt, worden deze redenen schriftelijk gegeven.

**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 VN betreffende de status van vluchtelingen van 28 juli 1951, en het Protocol van de VN betreffende de status van vluchtelingen van 31 januari 1967, en relevante nationale wetgeving.

**4.2 Norm.** Het openbaar gezag, havenautoriteiten, reders 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 onevenredig lang 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.

4.3.1.2 **Aanbevolen werkwijze.** Operationele maatregelen en/of veiligheidsplannen van de havenvoorziening zouden ten minste gelijkwaardig moeten zijn aan die in de relevante tekst van deel B/16 van de ISPS-Code.

##### 4.3.2 Reder/gezagvoerder

4.3.2.1 **Norm.** De Verdragsluitende Regeringen verplichten reders, 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, zouden de operationele maatregelen en/of veiligheidsplannen van het schip ten minste gelijkwaardig moeten zijn aan die in de relevante tekst van paragraaf B/9 van de ISPS-Code.

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, rekening houdend met het specifieke scheepstype en de exploitatie ervan. Zoekmethoden die verborgen verstekelingen letsel kunnen toebrengen mogen niet worden gebruikt.

4.3.2.4 **Norm.** De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat het gassen of verzegelen van schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren pas mag plaatsvinden na een zo grondig als praktisch uitvoerbaar onderzoek van de te gassen 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 nemen de Verdragsluitende Regeringen, in hun nationale wetgeving rechtsgronden op die het mogelijk maken vervolging in te stellen tegen verstekelingen, voor de afvaart ontdekte verstekelingen en alle individuen of bedrijven die een verstekeling of voor de afvaart ontdekte verstekeling helpen met de bedoeling deze verstekeling gemakkelijker toegang te geven tot het havengebied, schepen, lading of vrachtcontainers.

## 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.** Het is verstekelingen niet toegestaan werk te verrichten aan boord van het schip, behalve in noodsituaties of in verband met hun accommodatie en proviandering aan boord.

#### 4.6 Ondervraging en kennisgeving door de gezagvoerder

4.6.1 **Norm.** De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat de gezagvoerders alle praktisch uitvoerbare stappen 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 inscheeping, de vlaggenstaat en volgende aanloophavens indien noodzakelijk.

4.6.2 **Aanbevolen werkwijze.** Bij het vergaren van relevante gegevens ten behoeve van de kennisgeving zouden gezagvoerders 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 **Norm.** Het openbaar gezag meldt alle gevallen waarin verstekelingen zijn aangetroffen en waarvan zij in kennis is gesteld 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, beveiliging of gezondheid of vanwege humanitaire redenen; of
- pogingen om de verstekeling in andere havens op de geplande reis te laten ontschepen zijn mislukt en een omweg noodzakelijk is om te voorkomen dat de verstekeling gedurende een lange tijd aan boord moet blijven.

### 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 en spannen zich tot het uiterste in om de kwestie samen met de betrokken partijen op te lossen.

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 ontschepping 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.** Het openbaar gezag in het land van de eerste geplande aanloophaven van het schip na de ontdekking van een verstekeling staat de ontschepping 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 ontschepping van de verstekeling welwillend in overweging wanneer het voor de verstekeling niet mogelijk is op het schip te blijven of wanneer er andere factoren zijn die zouden verhinderen dat de verstekeling aan boord zou blijven. 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 ontschepping van een verstekeling in de eerste geplande aanloophaven na de ontdekking van de verstekeling niet geslaagd is, onderzoekt het openbaar gezag van 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. Waar mogelijk wordt van de lokale ambassade, het lokale consulaat of een andere diplomatieke vertegenwoordiging van het land van nationaliteit van de verstekeling verlangd dat zij assistentie verlenen bij het verifiëren van de nationaliteit van de verstekeling en het verstrekken van noodreisdocumenten.

#### 4.12 Staat van inschepping

4.12.1 **Norm.** Wanneer ten genoeg 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 de plek van ontschepping zijn teruggezonden nadat hun daar de toegang was geweigerd. Het openbaar gezag van de Staat van inschepping stuurt dergelijke verstekelingen niet terug naar het land waar hun eerder de toegang was geweigerd.

4.12.2 **Norm.** Wanneer ten genoeg 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 ontschepping 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 inschepping 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, of een geschikt reisdocument dat door het betrokken openbaar gezag wordt aanvaard. Het begeleidend 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, zou overhandigd moeten worden 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 con-

tact 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 voor zover mogelijk op de hoogte moeten stellen van de kosten van het vasthouden en terugzenden van de verstekeling en eventuele extra kosten voor de documenten van de verstekeling, indien de reder deze kosten moet dragen. Daarnaast zou het openbaar gezag met de reder moeten samenwerken om dergelijke kosten tot een minimum te 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 toezichthoudende 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/haar agent of de gezagvoerder van het schip verlangde formaliteiten.

##### A.

##### *Algemeen*

**5.1 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou, met medewerking van de reders, havenautoriteiten en havenvoorzieningen en -terminals, de daarvoor in aanmerking komende maatregelen moeten nemen om te waarborgen dat 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 ontschepping, 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, havenautoriteiten en havenvoorzieningen en -terminals, passende maatregelen moeten nemen om te waarborgen dat een goede gang van zaken in de haven wordt bevorderd zodat het laden en lossen en het in- en uitklaren van lading vlot en eenvoudig verlopen. Deze voorzieningen zouden betrekking moeten hebben op alle fasen vanaf het tijdstip waarop het schip in de haven aankomt, te weten het lossen en de in- en uitklaring door het openbaar gezag, en tevens op de vrije zones, opslagfaciliteiten, opslagplaatsen en doorzending van de lading indien noodzakelijk. Er dient een gemakkelijke en rechtstreekse verbinding te zijn tussen de vrije zone, opslagfaciliteiten en opslagplaats en het gebied waar de in- en uitklaring door het openbaar gezag plaatsvindt, die in de onmiddellijke omgeving van het havengebied zouden moeten zijn, met, waar mogelijk, goede toegangs- en overslagmogelijkheden en infrastructuur.

**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 maatregelen voor toegangscontrole implementeren die ten minste gelijkwaardig zijn aan die vervat in de relevante tekst van paragraaf B/16 van de ISPS-Code.

**5.3bis Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou slechts een minimum aan gegevens moeten verlangen voor de identificatie van de lading die voorafgaand aan vrijgave, wederuitvoer of invoer wordt opgeslagen, en zou gebruik moeten maken van de informatie, wanneer deze beschikbaar is, vervat in de daartoe voor aankomst ingediende aangifte.

**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 inspecties gelijktijdig op één locatie en met een minimum aan vertraging wordt uitgevoerd en waar mogelijk na voorafgaande coördinatie met de partij die de zending onder zich heeft.

**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 verdoevende 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 Niet in gebruik*

**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 douaneprocedures - de herziene Overeenkomst van Kyoto.

**5.10.1 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou vereenvoudigde procedures voor bevoegde personen moeten invoeren 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. in- en uitklaring 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 toepasselijke wet te waarborgen.

5.12 **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou, 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 vrachtcontainer 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 de processen voor opslag, in- en uitklaring en wederuitvoer.

5.14.1 **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou de transitprocedure waaronder goederen afkomstig van een andere Staat vallen die in afwachting van het laden zijn, snel moeten laten verlopen.

#### C.

##### *Vrachtcontainers en pallets*

5.15 **Norm.** Met inachtneming van zijn respectieve regelgeving staat het openbaar gezag toe dat vrachtcontainers, pallets en uitrusting en toebehoren van containers die aan de vrachtcontainer zijn bevestigd of afzonderlijk worden vervoerd, 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 vrachtcontainers, pallets en uitrusting en toebehoren van containers binnen de door de betrokken Staat gestelde tijdsspanne weer worden uitgevoerd. Deze aangifte kan mondeling geschieden of in enige andere vorm die voor het gezag aanvaardbaar is.

5.17 **Norm.** Het openbaar gezag staat toe dat vrachtcontainers, pallets en uitrusting en toebehoren van containers die het grondgebied van een Staat krachtens de bepalingen van norm 5.15 binnenkomen, het terrein van de haven van aankomst verlaten voor de inkleding van ingevoerde lading en/of laden van uit te voeren lading volgens vereenvoudigde controleprocedures en met een minimum aan documentatie.

5.18 **Norm.** De Verdragssluitende Regeringen staan de tijdelijke invoer toe van samenstellende delen van vrachtcontainers zonder betaling van douanerechten en andere belastingen en heffingen, indien deze delen benodigd zijn voor de reparatie van vrachtcontainers 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 het opnieuw laden of de doorzending daarvan naar de haven van bestemming. Deze bepaling is niet van toepassing op 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.

5.23 **Norm.** De reder is verplicht tot het verstrekken van de informatie over de binnenkomst of het vertrek van goederen die bij de reder bekend is op het tijdstip waarop deze gegevens worden ingediend en zoals vermeld in het vervoersdocument dat het bewijs vormt van het cognossement. De reder kan bij de indiening derhalve uitgaan van de gegevens van de verzender, tenzij de reder redenen heeft om aan te nemen dat de verstrekte gegevens onjuist zijn.

5.24 **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou regelgeving moeten invoeren ingevolge welke de persoon die een partij (bijvoorbeeld een groepage-expediteur, een bevrachter of reder) benadert en met haar een overeenkomst sluit voor het vervoer van lading over zee naar het grondgebied van een andere Staat, die partij volledige en accurate informatie moet verstrekken over de te verzenden lading.

## DEEL 6

### VOLKSGEZONDHEID EN QUARANTAINES MET INBEGRIJP VAN GEZONDHEIDSVOORSCHRIFTEN 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.** Het openbaar gezag zou moeten toestaan dat een cruiseschip met elektronische middelen toestemming tot ontscheping wordt gegeven wanneer, op basis van de informatie die voorafgaand aan de aankomst is verstrekt, de gezondheidsdienst van de haven die zal worden aangeaan van mening is dat de komst van het schip niet tot gevolg zal hebben dat ziekten waarvoor quarantainevoorschriften gelden worden ingevoerd of verbreid. 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 met elektronische middelen 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, teneinde 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.** Om onder andere te waarborgen dat het verkeer op zee doelmatig verloopt zou het openbaar gezag in een zo groot mogelijk aantal havens adequate 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 quarantainevoorschriften

gelden, zouden in bepaalde omstandigheden moeten worden toegelaten, indien op het moment van lossen aan de certificeringvoorschriften is voldaan.

## 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, 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 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 Certificaat van sanitaire controle van schepen of Certificaat tot vrijstelling van sanitaire controle van schepen. 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 hen 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 en inklaring van lading, materiaal en apparatuur die benodigd zijn voor de in norm 7.8 beschreven situaties.

7.10 **Norm.** Het openbaar gezag staat snelle inklaring toe van specialistische apparatuur die benodigd is voor de uitvoering van veiligheidsmaatregelen.

#### D.

##### *Nationale vereenvoudigingscommissies*

7.11 **Aanbevolen werkwijze.** Elke Verdragsluitende Regering zou, in nauwe samenwerking met de maritieme sector, 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, havenfaciliteiten en terminals en reders, om te stimuleren dat vereenvoudigingsmaatregelen worden genomen en uitgevoerd.

**Aanhangsel 1**

**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. Vorige aanloophaven/volgende aanloophaven	
7. Zeebrief (haven; datum; nummer)		8. Naam en contactgegevens scheepsagent	
9. Brutotonnage	10. Nettotonnage		
11. Korte samenvatting bijzonderheden van de reis (vorige en volgende aanloophavens; onderstrepen waar resterende lading zal worden gelost)			
12. Korte omschrijving van de lading			
13. Aantal bemanningsleden	14. Aantal passagiers	15. Opmerkingen	
Bijgevoegde documenten (aantal afschriften aangeven)			
16. Aangifte van de lading	17. Aangifte van de scheepsvoorraad		
18. Bemanningslijst	19. Passagierslijst	20. Vereisten van het schip in termen van ontvangstfaciliteiten voor afval en residuen	
21. Aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning (uitsluitend bij aankomst)	22. Maritieme gezondheidsverklaring (uitsluitend bij aankomst)		
23. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier			

Voor officieel gebruik

AANGIFTE VAN DE LADING

(IMO FAL-formulier 2)

		Aankomst	Vertrek	Paginanummer
1.1 Naam van het schip		1.2 IMO-nummer		
1.3 Reisnummer		2. Haven waar rapport is opgesteld		
3. Vlaggenstaat van het schip		4. Naam gezagvoerder		
5. Haven van laden/haven van lossen				
B/L No.	6. Markeringen en nummers	7. Aantal en soort van de colli; omschrijving goederen, of, indien beschikbaar, de HS-code	8. Brutogewicht	9. Afmetingen
10. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier				

## AANGIFTE VAN DE SCHEEPSVOORRAAD

(IMO FAL-formulier 3)

		Aankomst		Vertrek	Paginanummer
1.1 Naam van het schip		1.2 IMO-nummer			
1.3 Roepnaam		1.4 Reisnummer			
2. Haven van aankomst/vertrek		3. Datum van aankomst/vertrek			
4. Vlaggenstaat van het schip		5. Vorige aanloophaven/volgende aanloophaven			
6. Aantal opvarenden		7. Verblijfsduur			
8. Naam artikel	9. Hoeveelheid	10. Locatie aan boord		11. Officieel gebruik	
12. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier					

AANGIFTE VAN DE PERSOONLIJKE EIGENDOMMEN VAN DE BEMANNING

(IMO FAL-formulier 4)

	Paginanummer
--	--------------

1.1 Naam van het schip				1.2 IMO-nummer	
1.3 Roepnaam				1.4 Reisnummer	
2. Vlaggenstaat van het schip					
3. Nr.	4. Achter naam	5. Voornamen	6. Rang of klasse	7. Persoonlijke eigendommen die niet in aanmerking komen voor vrijstelling van douanerechten en -heffingen of waarop verbodsbepalingen of beperkingen van toepassing zijn	8. Ondertekening
9. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier					

BEMANNINGSLIJST

(IMO FAL-formulier 5)

1.1 Naam van het schip		Aankomst		Vertrek		Paginanummer					
1.2 IMO-nummer		1.3 Roepnaam		1.4 Reisnummer							
2. Haven van aankomst/vertrek		3. Datum van aankomst/vertrek		4. Vlaggenstaat		5. Vorige aanloophaven					
6. Nr.	7. Achternaam	8. Voornamen	9. Rang of klasse	10. Nationaliteit	11. Geboorte datum	12. Geboorte plaats	13. Sekse	14. Soort identiteitsdocument	15. Nummer identiteitsdocument	16. Staat die het identiteitsbewijs heeft afgegeven	17. Datum van verstrijken geldigheidsduur identiteitsbewijs
18. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier											

PASSAGIERSLIJST  
(IMO FAL-formulier 6)

1.1 Naam van het schip		1.2 IMO-nummer		Aankomst	Vertrek	Pagina-nummer							
1.4 Reisnummer		2. Haven van aankomst/vertrek		3. Datum van aankomst/vertrek									
5. Achter-naam	6. Voornamen	7. Nationaliteit	8. Geboortedatum	9. Geboorteplaats	10. Sekse	11. Soort identiteitsbewijs of reisdocument	12. Serienummer van het identiteitsbewijs of reisdocument	13. Staat die het identiteitsbewijs of reisdocument heeft afgegeven	14. Datum van verstrijken geldigheidsduur of reisdocument	15. Haven van inscheeping	16. Visumnummer, indien van toepassing	17. Haven van ontscheeping	18. Passagier op doorreis of niet
1.3 Roepnaam													
4. Vlaggenstaat van het schip													
19. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier													





Uitgegeven de *achttiende* januari 2017.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS