

**TRACTATENBLAD**

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2023 Nr. 17

**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 verdragsnummers 004167 en 013954 in de Verdragenbank.

**B. TEKST**

Tijdens haar zesenvestigste zitting heeft de Vereenvoudigingscommissie op 13 mei 2022 in overeenstemming met artikel VII, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag bij Resolutie FAL.14(46) wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag aangenomen. De Engelse tekst<sup>1)</sup> van de wijzigingen luidt als volgt:

**Resolution FAL.14(46)****(Adopted on 13 May 2022)****Amendments to the Annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965**

The Facilitation Committee,

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

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

Having considered, at its forty-sixth 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 2024 unless, prior to 1 October 2023 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. Also requests the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

<sup>1)</sup> De Arabische, de Chinese, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet opgenomen.

## Annex

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

The complete text of the Annex to the Convention is replaced by the following:

#### “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: *Actual time of arrival (ATA)*. The date and time when a ship first comes to rest, whether at an anchorage or at a dock, in a port.

*Actual time of departure (ATD)*. The date and time when a ship departs from a location, whether from an anchorage or from a dock, in a port.

*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.

*Authenticate*. To establish and verify a claimed identity of the information provider or to verify the authenticity of the exchanged message(s).

*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 other formalities necessary to:

- a) permit goods to be imported, 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, personal items in everyday use and other articles, which may include currency, belonging to the crew and carried on the ship.

*Crew member*. Any person 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 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.

*Declaration*. Information provided by electronic means or, in exceptional circumstances, by non-electronic means to fulfil reporting requirements in accordance with Standard 2.1.

*Estimated time of arrival (ETA)*. The date and time when a ship is expected to arrive at a specific geographical position, e.g. a port, an anchorage or a pilot boarding area in the vicinity of the port.

*Estimated time of departure (ETD)*. The date and time when a ship is expected to depart from a specific geographical position, e.g. a port or an anchorage in the vicinity of the port.

*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.

*Manifest*. Summary of various information 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 or 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 or 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/facility, offshore terminal, ship and repair yard or roadstead which is normally used for the loading, unloading of cargo, embarkation and disembarkation of passengers, repair and anchoring of ships, or any other place at which a ship can call.

*Postal items*. Letter-post and parcels, as described in the Acts of the Universal Postal Union currently in force,

tendered to be carried by a ship for carriage by the designated operator of the country of origin and intended for delivery to the designated operator of the country of destination 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.

*Regulated article.* Plant, animal product, food product or plant product, storage place, packaging, conveyance, container, soil and any other organism, object or material capable of harbouring or spreading pests or diseases, deemed to require sanitary or phytosanitary measures, particularly where international maritime transportation is involved.

*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 and national regulations to improve security on board ships and in port areas and 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.* The owner of the ship or any other organization or person such as the manager or the bareboat charterer who has assumed the responsibility for operation of the ship, and any person acting on its behalf, excluding the ship agent.

*Ship's documents.* Certificates and other documents, including those in electronic form, which must be made available by a ship's master 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.* An environment that allows for the submission or provision of standardized and harmonized information and declarations to a single entry point, typically by electronic means.

*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.

*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.

*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 multimodal 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 diseases and their vectors or pests affecting humans, animals or plants.

1.1 **Standard.** In relation to the formalities, documentary requirements and procedures on the arrival, stay and departure of ships engaged in international voyages, public authorities shall require only the minimum necessary information.

1.1.1 *Not in use.*

1.2 *Not in use.*

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 pro-

cedures (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, cargo and persons or property on board.

C.

*Systems for the electronic exchange of information*

1.3bis **Standard.** Public authorities shall establish, maintain and use systems for the electronic exchange of information.

1.3ter **Standard.** Public authorities, when introducing or changing 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 is made mandatory. A period of no less than 12 months shall be given for transition to a new system from the time all functional and technical specifications have been published. Any new or changed system shall be technologically neutral and be compatible with other systems.

1.3quart **Standard.** Public authorities shall, during the transitional period referred to in 1.3ter, accommodate the provision of required information for clearance processes by alternative means. When introducing new electronic message formats, public authorities shall continue to allow for the usage of existing electronic message formats for a time period to be determined in consultation with the parties concerned.

1.3quin **Standard.** Public authorities shall introduce arrangements to enable the provision of all the information required in accordance with Standard 2.1 to a "single window" by electronic means. Consideration shall 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 and other provisions, as appropriate.

1.3sext **Standard.** Public authorities shall combine or coordinate the electronic transmission of the data required on the arrival, stay and departure of ships, so as to ensure that information is submitted or provided only once and reused to the maximum extent possible.

1.4 *Not in use.*

1.5 *Not in use.*

1.6 *Not in use.*

1.6bis **Standard.** For the electronic exchange of information to facilitate clearance processes, information required by public authorities for the arrival, stay and departure of the ship, persons and cargo shall be required to be submitted in conformity with internationally agreed standards, including UN Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT) Standards, the World Customs Organization (WCO) Data Model or International Standards Organization (ISO) Standards, taking into account the guidance developed by the Organization.

1.6ter *Not in use.*

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 digitalized;
- d) adapt these systems for multimodal applications;
- e) take appropriate steps to minimize the cost of implementing these systems to all parties concerned; and
- f) endeavour to ensure compatibility and interoperability 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 interoperability between the systems of public authorities and other parties concerned.

1.8 **Standard.** Electronic transmission of required information shall be accepted from any location as long as the provider of the information has been certified and authenticated pursuant to the applicable requirements. Usage of a service provider in the jurisdiction to which the information is provided may not be required.

1.8.1 **Recommended Practice.** Information regarding certification and authentication requirements should be publicly and electronically available.

1.8.2 **Standard.** Public authorities shall accept the declarations referred to in Standard 2.1 when they are authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

D.

*Illicit activities*

1.9 **Recommended Practice.** Public authorities should seek to establish cooperation arrangements with shipowners and other parties concerned to improve their ability to combat illicit activities, including, but not limited to, drug smuggling and the illicit trafficking in wildlife, while providing enhanced facilitation. Such arrangements could be based on the World Customs Organization Memoranda of Understanding, the Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES) and the associated guidelines.

E.

*Maritime corruption*

1.9bis **Standard.** Contracting Governments shall encourage public authorities to assess the risks of corruption associated with the ship-shore interface in ports and address them by developing and implementing preventive measures to strengthen integrity, transparency and accountability. Public authorities shall also coordinate efforts to detect, investigate and sanction corruption related to ships' calls in the port, through national and international cooperation.

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.

F.

*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.

## 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. To meet the information needs and regulatory requirements of the public authorities, the information to be provided by the shipowner is for ease of comprehension assembled in the declarations presented in this section. The information structured for electronic transmission might not necessarily correlate with these declarations. Specifically, the principles of transmitting once only and maximum reuse of the same information shall apply throughout. Nor do the declarations prejudice the method for making the information available to the public authorities concerned. This section shall not be read to preclude the public authorities from requiring inspection certificates and other documents, or the information contained in the electronic version of such documents, that must be available on board ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning and other related matters.

## A.

### *General*

**2.1 Standard.** Public authorities shall not require on arrival or departure of ships to which the Convention applies any declaration other than those described in this section. These declarations could be transmitted separately or in a combined electronic format according to the message implementation guidelines and the requirements of the electronic data exchange system.

The declarations for ship arrival and departure are:

- a) General Declaration
- b) Cargo Declaration
- c) Ship's Stores Declaration
- d) Crew's Effects Declaration
- e) Crew List
- f) Passenger List
- g) Dangerous Goods Manifest
- h) The special declaration for postal items as described in the Acts of the Universal Postal Union currently in force
- i) Maritime Declaration of Health as set forth by the International Health Regulations
- j) Ship Sanitation Control Exemption Certificate or Ship Sanitation Control Certificate or extension as set forth by the International Health Regulations
- k) Security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2
- l) Advance electronic cargo information for customs risk assessment purposes as set out in the WCO SAFE Framework of Standards
- m) Advance Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities.

**2.1bis Standard.** For declarations mentioned in points (a) to (g) of Standard 2.1, public authorities shall not require more than the information shown in Appendix 1.

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

**2.1.2 Standard.** Public authorities shall develop procedures for the provision of pre-arrival and pre-departure information to facilitate 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 provision 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 provision 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** *Not in use.*

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

## B.

### *Contents and purpose of declarations*

**2.2 Standard.** The General Declaration shall be the standard declaration on arrival and departure providing information required by public authorities relating to the ship.

**2.2.1** *Not in use.*

**2.2.2** *Not in use.*

**2.2.3** *Not in use.*

**2.3 Standard.** Without prejudice to Standard 2.3.4, Recommended Practice 2.3.4.1 or advance electronic cargo information requirements for customs risk assessment purposes, the Cargo Declaration shall be the standard declaration on arrival and departure providing information required by public authorities relating to the cargo.

2.3.1 *Not in use.*

**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 provided.

2.3.3 *Not in use.*

**2.3.4 Standard.** Public authorities shall, in place of the Cargo Declaration, accept the ship's cargo manifest, if it is provided electronically and contains at least the information required by the public authorities in accordance with Appendix 1 and Standard 2.3.2 and is authenticated in accordance with Standard 1.8.2.

**2.3.4.1 Recommended Practice.** As an alternative to Standard 2.3.4, public authorities may accept the transport document, provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.3.1 and Standard 2.3.2. Such transport document should be authenticated in accordance with Standard 1.8.2.

**2.3.5 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.

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

**2.4.1 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 loaded in the port and covered by another customs document presented for the purpose in that port.

**2.5 Standard.** The Crew's Effects Declaration shall be the standard declaration providing information required by public authorities relating to crew's effects upon arrival. It shall not be required on departure.

**2.5.1 Standard.** Public authorities shall accept the Crew's Effects Declaration when it is authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned. For the purpose of onboard verification, the public authorities may require each crew member to verify in a manner acceptable to the public authorities the declaration relating to 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 standard declaration required by public authorities containing information relating to the number and composition of the crew on the arrival and departure of a ship.

**2.6.1 Standard.** Where public authorities require information about the crew of a ship on its departure from the port, the Crew List declared on arrival at the port shall be accepted on departure, provided it is authenticated in accordance with Standard 1.8.2 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.

2.6.2 *Not in use.*

2.6.3 *Not in use.*

2.6.4 *Not in use.*

**2.7 Standard.** The Passenger List shall be the standard declaration required by public authorities containing the information 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 *Not in use.*

2.7.4 *Not in use.*

2.7.5 *Not in use.*

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

2.8.1 *Not in use.*

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

2.10 **Standard.** The Maritime Declaration of Health shall be the standard declaration, which will contain the information required by public authorities on the state of health on board a ship during the voyage and on arrival at a port.

The Maritime Declaration of Health shall be in accordance with the International Health Regulations. In addition, in accordance with the International Health Regulations, a valid Ship Sanitation Control Exemption Certificate or Ship Sanitation Control Certificate or extension shall be provided to public authorities to assess the risk of disease on board the ship.

2.10.1 **Standard.** The report of the security-related information shall be the standard declaration providing public authorities with the information regarding the status of the ship's security.

2.10.2 **Standard.** The Advance Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities shall be the standard declaration providing public authorities with the information regarding the ship's waste reception needs.

#### C.

*Use of alternative means of reporting, in exceptional circumstances, where means of electronic reporting are unavailable*

2.11 **Standard.** In exceptional circumstances where means of electronic transmission are unavailable, public authorities shall have readily available alternative reporting means for a ship's arrival and departure. Public authorities shall make public any alternative reporting means available, to the extent possible.

2.12 *Not in use.*

2.12.1 *Not in use.*

2.12.2 *Not in use.*

2.12.3 *Not in use.*

2.13 **Recommended Practice.** A paper list compiled by the shipowners for their own use should be accepted in place of a paper Passenger List, provided it contains at least the information required in accordance with Appendix 1.

Public authorities should likewise accept in place of a paper Cargo Declaration a paper copy of the ship's manifest or of the transport documents, provided they contain at least the information required in accordance with Appendix 1.

2.13.1 **Standard.** If in case of exceptional circumstances public authorities determine that the only option available for transmitting the declarations provided for in this Annex is 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.

#### D.

*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 declare required information once to the pub-



lic 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.

E.

#### *Completion of declarations*

**2.15 Recommended Practice.** Public authorities should, as far as possible, accept the declarations provided for in this Annex, except as regards Standard 3.7, irrespective of the language in which the required information is made available, provided that they may require a written or oral translation into one of the official languages of the Organization when they deem it necessary.

2.16 *Not in use.*

**2.16.1 Standard.** Public authorities shall accept a signature, when required, by any electronic means consistent with national laws.

**2.17 Standard.** Public authorities of the country of any intended port of arrival, discharge or transit shall not require any declaration 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.

F.

#### *Errors and amendments in declarations and penalties therefor*

**2.18 Standard.** Public authorities shall, without delaying the ship, allow correction of errors in a declaration 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 declaration is fully checked and the corrections can be effected without delay.

**2.19 Standard.** If errors are found in the information transmitted, which has been authenticated by or on behalf of a shipowner or master, 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.

G.

#### *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 declarations 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, and any applicable penalties, for the provision of the declarations.

2.24 **Standard.** With regard to ships calling at ports for this purpose and where public authorities require the General Declaration, this declaration shall not contain more information than mentioned in Appendix 1 and, wherever possible, shall contain less.

2.25 **Standard.** Where 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.

2.25bis **Standard.** The public authorities under the International Health Regulations shall advise the ship-owner as far in advance as possible of their intent to apply public health control measures to a ship, and shall provide, where available, written information concerning the methods employed.

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 *Not in use.*

## 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 identification 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 or 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 or 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 declaration provided for in this Annex.

**3.5 Recommended Practice.** Public authorities which require written supplementary information, other than as necessary to complete any declaration 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.** A traveller in possession of an International Certificate of Vaccination or Prophylaxis that conforms to the International Health Regulations containing proof of vaccination against yellow fever shall not be treated as suspect, even if coming from an area where the World Health Organization has determined that a risk of yellow fever transmission is present.

The list of countries and territories requiring proof of yellow fever vaccination and the countries at risk of yellow fever is available on WHO's public website.

**3.8 Recommended Practice.** Medical examination of persons on board or of persons disembarking from ships should normally be limited to those persons for whom there is evidence of an imminent public health risk. Such examinations should be carried out in accordance with the national law and relevant Articles of 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 Recommended Practice.** Among the official documents of identity, a Contracting Government should agree to accept, in lieu of a passport, per Recommended Practice 3.1.1, as a basic document providing public

authorities with information relating to the individual member of the crew on arrival or departure of a ship, an identity document issued in accordance with relevant ILO Conventions, or else a valid and duly recognized seafarer's identity document.

**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 Recommended Practice.** Contracting Governments are encouraged to enter into agreements to accept from seafarers in place of a passport a valid seafarer's identity document, when this document guarantees the readmission of the bearer to the country which issued the document. Such agreements may provide for acceptance of a valid seafarer's identity card by public authorities to include instances 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 or her ship or transferring to another ship; and
- b) passing in transit to join his or her ship in another country, or for repatriation, or for any other purpose approved by the authorities of the country concerned.

**3.10.3 Recommended Practice.** Public authorities of a Contracting Government recognizing a seafarer's identity document as an alternative to a passport 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 (ETA), 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.

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 or her inadmissibility.

3.15.3 **Recommended Practice.** For use at port 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 port 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 port 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 disease or any other significant public health risk.

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 in accordance with national law.

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 or 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 or 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 or she so wishes subject to the public authorities' admissibility and visa requirements.

3.40 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his or her journey from the same port in the same ship and does not wish to go ashore 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 or 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 and security 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 passports or, if applicable, identity documents accepted by the relevant Contracting Government in lieu of a passport, as mentioned in Recommended Practice 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 ship agent, 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

securely, so that an early return or repatriation of the stowaways will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships for a significant period of time.

**4.2.1 Recommended Practice.** Public authorities, ports, shipowners or masters should not give any payments, or other benefits to the stowaways, beyond the minimal requirements to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaways while on board or onshore, as that might act as an incentive to reoffend or as an encouragement to other persons attempting to stow away on board ships.

## 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.

**4.3.1.3 Recommended Practice.** All cases of stowaways detected in port while attempting to board a ship or ships should be reported to the appropriate port authorities, which will inform all nearby ships. Ships should follow the guidance of the appropriate port and law enforcement authorities.

Any procedures should be conducted in such a manner as to cause a minimum of interference and to prevent unnecessary delays to ships.

##### **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. Such searches should take place as early as possible, as referenced in the ISPS Code, and after all cargo operations have finished.

**4.3.2.5 Recommended Practice.** Contracting Governments are encouraged to ensure the use of appropriate non-intrusive means and technologies or measures to detect stowaways.

**4.3.2.6 Recommended Practice.** Contracting Governments should consider entering into arrangements for exchange of information and best practices regarding detection of stowaways. The confidentiality and integrity of the information collated and shared should be ensured. The use of the information should be for official purposes only. However, Contracting Governments should also consider sharing relevant information to the extent necessary and as appropriate with shipowners and other parties to prevent future stowaway incidents.

##### **4.3.3 National sanctions**



4.3.3.1 **Recommended Practice.** Where appropriate, Contracting Governments should be encouraged to 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 in a manner consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety and security of the ship and the safety and well-being of the crew, the stowaways and any other persons present on board.

4.4.2 **Standard.** Contracting Governments shall require that shipowners and 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 or she is on board, including providing him or 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 document as specified in Appendix 3.

4.6.3 **Standard.** Contracting Governments shall instruct shipowners and masters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself or herself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway. When stowaways declare themselves to be a refugee or an asylum seeker, information regarding the declaration or intention of the stowaway shall not be shared with public authorities of the stowaway's country of origin or of habitual residence.

#### 4.7 **Notification to the International Maritime Organization**

4.7.1 **Standard.** Contracting Governments shall report all stowaway incidents of which they become aware to the Secretary-General of the International Maritime Organization, taking into account the relevant guidelines of the Organization.

D.

#### *Deviation from the planned route*

4.8 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their public authorities should recommend shipowners operating ships entitled to fly their flag to advise 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 stowaways 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 stowaways remain on board for a significant period of time.

Irrespective of whether or not a ship deviates from the planned route, the disembarkation of stowaways who declare themselves to be a refugee or an asylum seeker should not be conducted in their (alleged) country of origin or any other country from which they have fled and in which they claim a risk of harm.

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 from 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, or the health of the crew, of other persons present on board or of 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 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 alleged nationality will be required to assist in verifying the stowaway's nationality and providing emergency travel documentation.

**4.11.3 Recommended Practice.** Cooperation with foreign embassies in determining the nationalities of stowaways should be sought through cooperation mechanisms to mutually understand and resolve the true facts of each case.

### **4.12 State of embarkation**

**4.12.1 Standard.** When it has been established to their satisfaction that stowaways have boarded 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.

**4.12.1.1 Recommended Practice.** The designated authority of the port where the stowaways boarded should undertake an investigation into how the stowaways managed to gain access to the ship and consider modifying security provisions, as appropriate, and thereafter provide feedback to the appropriate public authority at the port of disembarkation.

**4.12.2 Standard.** When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have boarded 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 or 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 and the appropriate public authority at ports of call in:

- identifying the stowaway and determining his or 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 or her country of origin or to the point where the stowaway commenced his or 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.

In accordance with Standard 4.6.3, the flag State should not be notified if stowaways declare themselves to be a refugee or an asylum seeker and the flag State is their (alleged) country of origin from which they have fled and in which they claim a risk of harm.

#### 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 inform the shipowner on whose ship the stowaway was found 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 competent 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 or 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, 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 cargoes can be entered and cleared, insofar 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 port 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 port 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 for re-export or importation, and should, whenever available, use the information contained in the pre-arrival declaration for this purpose, provided that it has been provided in a timely and complete manner.

**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 with 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 onshore 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 declarant's premises or another place authorized by the relevant public authority; and
- c) provision 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 in order to accelerate and simplify storage, clearance and re-export processes.

5.14.1 **Recommended Practice.** Public authorities should facilitate and terminate as quickly as possible 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 identified 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 or is to be 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 by 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 providing such data and as set out in the transport document that is or evidences the contract of carriage. Thus, the shipowner can base the provision of the information 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

A.

*General*

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

6.1.1 **Standard.** Public authorities of a State not Party to the standards and regulations set out by the World Organization for Animal Health and the International Plant Protection Convention shall endeavour to apply the provisions of these standards and regulations relevant for 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 the International Health Regulations when such arrangements will facilitate the application of those Regulations, in particular, but not exclusive to:

- a) the direct and rapid exchange of public health information between neighbouring territories of different States;
- b) the health measures to be applied to international coastal traffic and to international traffic in waters under their sovereignty and jurisdiction;
- c) the health measures to be applied in contiguous territories of different States at their common frontier;
- d) arrangements for carrying affected persons or affected human remains by means of transport specially adapted for the purpose; and
- e) deratting, disinsection, disinfection, decontamination or other treatment designed to render goods and ship free of disease-causing agents.

6.3 **Recommended Practice.** Where Sanitary or Phytosanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or derived food products thereof or other regulated articles,

requests by public authorities for such certificates and documents and their required content should be technically justified, exact and concise and widely publicized. Contracting Governments should cooperate with a view to harmonizing such requirements, including the possibility of providing the required information by electronic means.

**6.4 Standard.** Public authorities shall seek the cooperation of shipowners to ensure compliance with any requirements, including those in the International Health Regulations, 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.

**6.4.1 Standard.** Ships shall not be refused free pratique by Contracting Governments (public health authorities) for public health reasons; in particular, they shall not be prevented from embarking or disembarking, discharging or loading cargo or stores, or taking on fuel, water, food and supplies. Contracting Governments may subject the granting of free pratique to inspection and, if a source of infection or contamination is found on board, the carrying out of necessary disinfection, decontamination, disinsection or deratting, or other measures necessary to prevent the spread of the infection or contamination.

**6.4.2 Recommended Practice.** Subject to a public health risk assessment, public authorities may require on arrival or departure inspection of baggage, cargo, containers, ships, goods, postal parcels and human remains, subject to applicable international agreements and relevant Articles of the International Health Regulations, duly taking into account Recommended Practice 5.5.

**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 or prophylaxis required by the public authorities of the countries concerned, as well as the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis conforming to the International Health Regulations. Public authorities shall take all possible measures to have vaccinators use the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis in order to assure uniform acceptance.

**6.6 Recommended Practice.** Public authorities should provide facilities for the completion of the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis as well as facilities for vaccination at as many convenient locations as feasible.

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

**6.8 Recommended Practice.** To ensure efficient maritime traffic, public authorities should maintain at as many ports as feasible adequate facilities for the administration of public health, animal and plant quarantine measures.

**6.8bis Standard.** Contracting Governments and relevant authorities shall ensure that ship's crew who require immediate medical care while in their territory are given access to medical facilities ashore and that ship's crew are able to replenish their medication during a ship's call.

**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.

**6.9bis Recommended Practice.** Contracting Governments and relevant authorities should facilitate prompt and efficient disembarkation of crew to receive medical care at medical facilities ashore, including access to medical prescriptions, and should ensure that this is effectively managed through good communication and cooperation between the ship and the relevant authorities ashore.

**6.9ter Recommended Practice.** Contracting Governments and relevant authorities should ensure that ship's crew are promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality, religious belief or flag of their ship, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, the continuation of treatment to supplement the medical facilities available to ship's crew.

**6.10 Standard.** Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public, plant or animal health, a ship shall not, on account of any other public, plant or animal health reason, be prevented by the public authorities for a port from discharging or loading cargo or ship's stores.

B.

*Response to a public health emergency of international concern*

**6.11 Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, allow ships and ports to remain fully operational, in order to maintain complete functionality of supply chains during a public health emergency of international concern in line with the International Health Regulations and any relevant recommendations of WHO.

**6.12 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should facilitate the continuing operation of shipping, and of ports under their jurisdiction, to allow the transport of marine cargoes so that supply chains are not disrupted and to allow the global economy to continue to function during a public health emergency of international concern.

**6.13 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should also avoid the introduction of unnecessary interference to ship and port operations, including the movement of ship's crew for the purposes of crew changes, repatriation and travel of crews, as well as the wider functionality of port ecosystems (terminals, warehouses, rail and trucking services, etc.) during a public health emergency of international concern.

**6.14 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should engage with appropriate stakeholders within their national shipping and port sectors to discuss coordination and arrangements, and any contingencies to secure continued facilitation of maritime trade, including port hinterland connections, during a public health emergency of international concern.

**6.15 Standard.** Public authorities shall provide ships with relevant information, where available, about the applicable public health measures, prior to arrival at a port or anchorage in its territory, to enable ships to implement their relevant plans and procedures and to provide their crews with the necessary guidance.

**6.16 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities are encouraged to provide ships visiting ports or anchorages in their territory with information related to the public health emergency of international concern, including on recommended health protection measures based on scientific or medical advice (e.g. on standard infection prevention measures, personal protective equipment (PPE) and cleaning and disinfection procedures).

**6.17 Recommended Practice.** Without prejudice to the relevant Articles of the International Health Regulations (2005), Contracting Governments and their relevant authorities should request the masters of ships visiting ports or anchorages in their territory, to:

- a) report any cases of illness or symptoms on board, related to the public health emergency of international concern, using the Maritime Declaration of Health in accordance with the International Health Regulations, as early as possible before arrival, to the relevant authority in the port;
- b) monitor shipboard personnel regularly, while the ship is visiting ports or anchorages in their territory, for the exhibition of any symptoms; and
- c) report any changes in circumstances of the health of shipboard personnel to the relevant authority in the port.

**6.18 Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure to the greatest extent possible a safe ship-shore interface during a public health emergency of international concern.

**6.19 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should assess any risks to ships and ports during a public health emergency of international concern and ensure that they are effectively managed through good communication and cooperation between relevant authorities ashore and the ship.

**6.20 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should also ensure that policies and measures to protect public health do not obstruct the provision of essential services to ships, including the delivery of provisions, supplies or spare parts during the public health emergency of international concern.

**6.21 Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to ensuring to the greatest extent possible a safe ship-shore interface between ship and shore-based personnel.



6.22 **Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure that port workers and ship's crew, regardless of their nationality or flag of their ship, when in their territory, are designated as key workers (or equivalent) providing an essential service during a public health emergency of international concern.

6.23 **Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall, in accordance with relevant international maritime regulations, continue to facilitate ship's crew changes to the greatest extent possible, including the travel and repatriation of crew, during a public health emergency of international concern applying appropriate public health measures, as well as to ensure access to visas in accordance with the applicable national legislation and procedures.

6.24 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to the facilitation of crew changes and travel by ship's crew during a public health emergency of international concern.

## 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 (ETA) or departure (ETD) 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 or extensions thereto, 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 every charge shall:

- a) conform to this tariff;
- b) not exceed the actual cost of the service rendered; and
- c) be levied without distinction as to nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the flag, registry or ownership of the ship.

The tariff, and any amendment thereto, shall be published at least 10 days in advance of any levy thereunder.

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 reasonable 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 sufficient services are provided for the accomplishment of the formalities in respect of both 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:

- public health response activities;
- 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.

7.9.1 **Recommended Practice.** In the situations described in Standard 7.8, public authorities should not require the declarations mentioned in Standard 2.1 with the exception of, if it is indispensable, the General Declaration. Public authorities should in such situations waive the time limits and any applicable penalties for the provision of the declaration.

7.10 **Standard.** Public authorities shall grant prompt customs clearance of specialized equipment needed to implement safety and 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 port terminals and shipowners.

---

**Appendix 1<sup>1)</sup>**

**The maximum information that may be required by public authorities for the declarations (Standard 2.1bis)**

---

<sup>1)</sup> The numbers in the columns indicate the numbers assigned to the corresponding information elements in the paper-based FAL declarations (see Appendix 2).

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
<b>Authentication information</b>							
Date and signature by master, authorized agent or officer	23	10	12	9	18	19	16
<b>Voyage information</b>							
Arrival or departure	Tick Box	Tick Box	Tick Box		Tick Box	Tick Box	
Voyage number	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Date and time of arrival, actual	3		3		3	3	
Date and time of arrival, estimated	3		3		3	3	
Date and time of departure, actual	3		3		3	3	
Date and time of departure, estimated	3		3		3	3	
Brief particulars of voyage	11						
Last port of call	6		5		5		
Next port of call	6		5				
Port of arrival	2		2		2	2	
Port of departure	2		2		2	2	
Port of discharge		5					4
Port of loading		5					3
Port period of stay			7				
Previous port of call	11						
Subsequent port of call	11						
<b>Ship information</b>							
Port of registry	7						
Ship call sign	1.3		1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Ship flag State	4	3	4	2	4	4	2
Ship gross tonnage	9						
Ship IMO number	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Ship name	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Ship net tonnage	10						
Ship stores article name			8				
Ship stores location on board			10				
Ship stores quantity on board			9				
Ship type	1.1						
Certificate of registry issue date	7						
Certificate of registry number	7						
Name and contact details of ship's agent	8						16
<b>Crew and passenger information</b>							
Name of master	5	4					

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
Number of crew	13						
Number of passengers	14						
Number of persons on board			6				
Crew effect quantity on board				7			
Crew effects description				7			
Crew effects sequence number				3			
Crew member rank or rating				6	9		
Passenger in transit indicator						18	
Passenger port of disembarkation						17	
Passenger port of embarkation						15	
Passenger visa number						16	
Person country of birth					12	9	
Person date of birth					11	8	
Person family name				4	7	5	
Person gender					13	10	
Person given names				5	8	6	
Person identity or travel document expiry date					17	14	
Person identity or travel document issuing State					16	13	
Person identity or travel document number					15	12	
Person identity or travel document type					14	11	
Person nationality					10	7	
Person on board sequence number					6		
Person place of birth					12	9	
<b>Cargo information</b>							
Cargo brief description	12						
Cargo item description of goods		7					
Cargo item gross volume		9					
Cargo item gross weight		8					
Cargo item Harmonized System (HS) Code		7					
Cargo item marks and numbers		6					7
Cargo item number of packages		7					
Cargo item package type		7					
Dangerous goods additional information							12
Dangerous goods EmS number							15
Dangerous goods flashpoint							12
Dangerous goods IMO hazard class							10

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
Dangerous goods marine pollutant type							12
Dangerous goods mass							14
Dangerous goods number of packages							13
Dangerous goods package type							13
Dangerous goods packing group							11
Dangerous goods proper shipping name							9
Dangerous goods shipper's reference number							6
Dangerous goods subsidiary risks							10
Dangerous goods technical specifications							9
Dangerous goods UN number							8
Dangerous goods volume							14
Stowage position on board							5
Transport contract number		Bill of lading number					
Transport equipment identification number		6					7
Vehicle identification number (VIN)							7
General							
Measurement unit		8 9					12 14
Remarks	15						

Appendix 2

**Declarations that may be required in paper form by the public authorities in exceptional circumstances  
(Standard 2.11)**

*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 (date; number) and Port of registry.		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			

**CARGO DECLARATION**

*(IMO FAL Form 2)*

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

SHIP'S STORES DECLARATION

(IMO FAL Form 3)

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



CREW'S EFFECTS DECLARATION

(IMO FAL Form 4)

Page number

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

*CREW LIST*  
*(IMO FAL Form 5)*

1.1 Name of ship				Arrival		Departure		Page number	
2. Port of arrival/departure				1.2 IMO number		1.3 Call sign		1.4 Voyage number	
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	3. Date of arrival/departure		4. Flag State of ship		17. Expiry date of identity document
					11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	
18. Date and signature by master, authorized agent or officer									

PASSENGER LIST

(IMO FAL Form 6)

1.1 Name of ship		1.2 IMO number					Arrival	Departure	Page number					
1.4 Voyage number		2. Port of arrival/departure					3. Date of arrival/departure		4. Flag State of ship					
5. Family name		6. Given names	7. Nationality	8. Date of birth	9. Place of birth	10. Gender	11. Type of identity or travel document	12. Serial number of identity or travel document	13. Issuing State of identity or travel document	14. Expiry date of identity or travel document	15. Port of embarkation	16. Visa number if appropriate	17. Port of disembarkation	18. Transit passenger or not

19. Date and signature by master, authorized agent or officer

**DANGEROUS GOODS MANIFEST**

(IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

		Page number								
1.1 Name of ship		1.3 Call sign								
1.2 IMO number		4. Port of discharge								
2. Flag State of ship		3. Port of loading								
1.4 Voyage number										
5. Stowage position	6. Reference number	7. Marks and numbers - Freight container identification no(s). - Vehicle registration no(s)	8. UN number	9. Proper Shipping Name/(Technical specifications)	10. Class/ (Subsidiary risk(s))	11. Packing group	12. Additional information/pollutant/Flashpoint/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. EmS
16. Shipping agent										
16.1 Place and date										
Signature of agent										

### Appendix 3

#### Stowaway details referred to in Recommended Practice 4.6.2

<p><b>SHIP DETAILS</b></p> <p>Name of ship:          IMO number:          Flag:          Company:          Company address:</p> <p>Agent in next port:          Agent address:</p> <p>IRCS:          Recognized mobile satellite service identity:</p> <p>Port of registry:          Name of master:</p> <p><b>STOWAWAY DETAILS</b></p> <p>Date/time found on board:          Place of boarding:          Country of boarding:          Date/time of boarding:          Intended final destination:          Stated reasons for boarding the ship:          Surname:          Given name:          Name by which known:          Gender:</p>	<p>Date of birth:          Place of birth:          Claimed nationality:          Home address:          Country of domicile:          ID-document type,          e.g. Passport no.:          ID card no. or          Seaman's Book no.:          If yes,          When issued:          Where issued:          Date of expiry:          Issued by:</p> <p>Photograph of the stowaway:</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; padding: 5px;">             Photograph if available         </div> <p>General physical description of the stowaway:</p>
<p>First language:          Spoken:          Read:          Written:</p>	<p>Other languages:          Spoken:          Read:          Written:</p>

**Other details:**

Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers), and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:

Inventory of the stowaway's possessions:

Statement made by the stowaway:

Statement made by the master (including any observations on the credibility of the information provided by the stowaway).

Date(s) of interview(s):

Stowaway's signature:  
Date:

Master's signature  
Date:

### C. VERTALING

De vertaling van Resolutie FAL.14(46) van 13 mei 2022 houdende wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag, luidt als volgt:

**Resolutie FAL.14(46)**  
**(aangenomen op 13 mei 2022)**

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

De Vereenvoudigingscommissie,

Herinnerend aan artikel VII, tweede lid, onderdeel a, van het Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965, zoals gewijzigd (hierna te noemen „het Verdrag”), betreffende de procedure voor het wijzigen van de Bijlage bij het Verdrag,

Voorts herinnerend aan de bij het Verdrag aan de Vereenvoudigingscommissie opgedragen taken betreffende het bestuderen en aannemen van wijzigingen van het Verdrag,

Na bestudering, tijdens haar zesenvestigste 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 2024, tenzij vóór 1 oktober 2023 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**

De volledige tekst van de Bijlage bij het Verdrag wordt vervangen door het volgende:

„DEEL 1.

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN EN ALGEMENE BEPALINGEN

A.

*Begripsomschrijvingen*

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

*Werkelijke tijd van aankomst (ATA)*. De datum en het tijdstip waarop een schip in een haven afmeert, hetzij door voor anker te gaan of ligplaats te nemen langs een kade.

*Werkelijke tijd van vertrek (ATD)*. De datum en het tijdstip waarop een schip vertrekt van een locatie in een haven, hetzij vanaf de locatie waar het voor anker is gegaan of de ligplaats langs een kade.

*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.

**Waarmerken.** Vaststellen en verifiëren van een opgegeven identiteit van de informatieverstrekker of verifiëren dat het (de) uitgewisselde bericht(en) echt is (zijn).

**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 (CTU).** Een vrachtcontainer, wissellaadbak, voertuig, spoorvoertuig of soortgelijke eenheid.

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

- a. goederen in te kunnen voeren, uit te kunnen voeren of onder een andere douaneregeling te kunnen plaatsen (zogenoeten 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, persoonlijke 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 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 aan boord verblijven teneinde georganiseerde tijdelijke 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.

**Verklaring.** Informatie die elektronisch, of in uitzonderlijke omstandigheden niet-elektronisch, wordt verstrekt om te voldoen aan de rapportagevereisten in overeenstemming met norm 2.1.

**Verwachte tijd van aankomst (ETA).** De datum en het tijdstip waarop een schip verwacht aan te komen bij een specifieke geografische positie, bijvoorbeeld een haven, een ankerplaats of een gebied waar de loods aan boord kan komen in de nabijheid van een haven.

**Verwachte tijd van vertrek (ETD).** De datum en het tijdstip waarop een schip verwacht te vertrekken van een specifieke geografische positie, bijvoorbeeld een haven of een ankerplaats in de nabijheid van een haven.

**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 echter wel onder de uitdrukking.

**Manifest.** Samenvatting van 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 of 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 of haar persoonlijke berusting zijn, voor zover deze niet worden vervoerd op grond van een vervoersovereenkomst of een andere soortgelijke overeenkomst.

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

**Poststukken.** Briefpost en postpakketten als beschreven in de Akten van de Wereldpostunie die op dit moment van kracht zijn, die worden aangeboden om door een schip te worden vervoerd teneinde te worden verzonden door de aangewezen aanbieder van het land van herkomst en bestemd om te worden afgeleverd aan de aangewezen aanbieder van het land van bestemming 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.

**Gereguleerd artikel.** Plant, dierlijk product, voedselproduct of plantaardig product, opslagplaats, verpakking, transportmiddel, container, bodem en elk ander organisme, voorwerp of materiaal dat plagen of ziekten kan bevatten of verspreiden, waarvoor sanitaire of fytosanitaire maatregelen nodig worden geacht, met name wanneer het gaat om internationaal vervoer over zee.

**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 interna-

tionale overeenkomsten en nationale regelgeving 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 vrachter (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.* De eigenaar van het schip of elke andere organisatie of persoon zoals de beheerder of de rompvrachter die is belast met de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip, alsmede elke persoon, niet zijnde de scheepsagent, die handelt namens hem.

*Scheepsdocumenten.* Certificaten en overige documenten, ook in elektronische vorm, 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 van het schip bevinden om daar te worden gebruikt, voor zover deze verplaatsbaar zijn, doch niet gebruikt kunnen worden, daaronder begrepen voorwerpen zoals reddingsboten, reddingsmiddelen, meubelen, scheepstuigage en dergelijke.

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

*Scheepsvoorraad.* Goederen 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 verschep(er) genoemd.

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

*Eén loket.* Een omgeving die het mogelijk maakt de gestandaardiseerde en geharmoniseerde informatie en verklaringen bij één punt in te dienen of te verstrekken, doorgaans langs elektronische weg.

*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.

*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 of -bepalingen van economische aard; dergelijke goederen moeten worden ingevoerd voor een specifiek doel en moeten bestemd zijn om binnen een bepaalde termijn weder te worden uitgevoerd zonder enige wijziging te hebben ondergaan, behoudens de normale waardedaling als gevolg van het gebruik dat ervan wordt gemaakt.

*Vervoersdocument.* Informatie waaruit blijkt dat er een vervoersovereenkomst bestaat tussen een reder en een verzender, 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 verspreiding tegen te gaan van ziekten en hun vectoren of plagen die schadelijk zijn voor de mens, voor dieren of voor planten.

1.1 **Norm.** Met betrekking tot de formaliteiten, vereiste documenten en procedures voor de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen die internationale reizen maken, verlangt het openbaar gezag slechts een minimum aan benodigde gegevens.

1.1.1 *Niet in gebruik.*

1.2 *Niet in gebruik.*

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 zouden doelmatig moeten zijn. Dergelijke maatregelen en procedures (bijv. risicobeheer en wederzijds controleren



van informatie) zouden zodanig geïmplementeerd moeten worden dat de hinder voor schepen, lading en 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 richt systemen voor de elektronische uitwisseling van informatie in en onderhoudt en gebruikt deze.

1.3ter **Norm.** Bij het invoeren of wijzigen 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 publicatie van alle functionele en technische specificaties geldt er een periode van ten minste 12 maanden voor overgang naar een nieuw systeem.

Elk nieuw of gewijzigd systeem is technologisch neutraal en compatibel met andere systemen.

1.3quart **Norm.** Het openbaar gezag biedt tijdens de overgangperiode bedoeld in 1.3ter de mogelijkheid de vereiste informatie voor de douaneafhandeling op verschillende manieren in te dienen.

Bij de invoering van nieuwe formats voor elektronisch berichtenverkeer, moet het openbaar gezag het gebruik van bestaande formats voor elektronisch berichtenverkeer blijven toestaan gedurende een tijdvak dat vastgesteld wordt in overleg met de betrokken partijen.

1.3quin **Norm.** Het openbaar gezag voert regelingen in die het mogelijk maken alle informatie die verlangd wordt in overeenstemming met norm 2.1 in te dienen bij één loket, via elektronische weg.

Ook moet worden overwogen dit ene loket het mechanisme te maken voor het communiceren door het openbaar gezag van besluiten en overige informatie die onder dit Verdrag vallen en andere bepalingen, al naar gelang van toepassing.

1.3sext **Norm.** Het openbaar gezag combineert of coördineert de elektronische uitwisseling van gegevens die vereist zijn over de aankomst, het verblijf en het vertrek van schepen om ervoor te zorgen dat de informatie slechts eenmalig worden ingediend of verstrekt en zoveel mogelijk wordt hergebruikt.

1.4 *Niet in gebruik.*

1.5 *Niet in gebruik.*

1.6 *Niet in gebruik.*

1.6bis **Norm.** Voor de elektronische uitwisseling van informatie om de douaneafhandeling te vergemakkelijken, wordt de door het openbaar gezag gevraagde informatie over de aankomst, het verblijf en het vertrek van het schip, de personen en de vracht ingediend overeenkomstig internationaal overeengekomen normen, waaronder de VN-normen voor elektronische gegevensuitwisseling voor overheid, handel en vervoer (UN/EDIFACT), het gegevensmodel van de Wereld Douane Organisatie (WDO) of de normen van de Internationale Organisatie voor Standaardisatie (ISO), met inachtneming van de door de Organisatie ontwikkelde richtlijnen.

1.6ter *Niet in gebruik.*

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 gedigitaliseerd dienen te worden;
- d. deze systemen geschikt te maken voor gecombineerd vervoer;
- e. passende stappen te nemen om de implementatiekosten van deze systemen voor alle betrokken partijen zo laag mogelijk te houden; en
- f. te zorgen voor compatibiliteit en interoperabiliteit 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 Norm.** Elektronische uitwisseling van vereiste informatie wordt aanvaard van elke locatie zolang de informatieverstrekker gecertificeerd en gewaarmerkt is overeenkomstig de van toepassing zijnde vereisten. Gebruik van een dienstverlener in het rechtsgebied waaraan de informatie wordt verstrekt is mogelijk niet vereist.

**1.8.1 Aanbevolen werkwijze.** Informatie inzake certificerings- en waarmerkingsvereisten zou openbaar en elektronisch beschikbaar moeten zijn.

**1.8.2 Norm.** Het openbaar gezag aanvaardt de in norm 2.1 bedoelde verklaringen wanneer zij op een voor het betrokken openbaar gezag aanvaardbare wijze zijn gewaarmerkt.

D.

#### *Illegale activiteiten*

**1.9 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou moeten streven naar samenwerkingsregelingen met reders en andere betrokken partijen om hun vermogen om illegale activiteiten te bestrijden te verbeteren, met inbegrip van maar niet beperkt tot, drugsmokkel en de illegale handel in wilde dieren, waarbij vergemakkelijking wordt aangemoedigd. Dergelijke regelingen zouden kunnen worden gebaseerd op de Memoranda van Overeenstemming van de Wereld Douane Organisatie, de Overeenkomst inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten (CITES) en de bijbehorende richtlijnen.

E.

#### *Maritieme corruptie*

**1.9bis Norm.** De Verdragsluitende Regeringen moedigen het openbaar gezag aan de risico's van corruptie die gepaard gaan met de schip-wal-interface in havens te beoordelen en aan te pakken door preventieve maatregelen ter versterking van integriteit, transparantie en verantwoording te ontwikkelen en toe te passen. Het openbaar gezag coördineert ook inspanningen om via nationale en internationale samenwerking corruptie in verband met het aanlopen van schepen in de haven op te sporen, te onderzoeken en te bestraffen.

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

F.

#### *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.

## DEEL 2

### – AANKOMST, VERBLIJF EN VERTREK VAN HET SCHIP

Dit deel bevat de bepalingen betreffende de formaliteiten die door het openbaar gezag van de reders worden verlangd bij de aankomst, het verblijf en het vertrek van het schip. Om aan de informatiebehoefte en de wettelijke vereisten van het openbaar gezag te voldoen, is de door de reder te verstrekken informatie voor een goed begrip samengebracht in de in dit deel opgenomen verklaringen. De voor elektronische verzending gestructureerde informatie hoeft niet noodzakelijk overeen te stemmen met deze verklaringen. Met name de beginselen van eenmalige verzending en maximaal hergebruik van dezelfde informatie zijn overal van toepassing. De verklaringen lopen evenmin vooruit op de wijze waarop de informatie ter beschikking van het betrokken openbaar gezag wordt gesteld. Dit deel betekent niet dat inspectiecertificaten en andere documenten, of de informatie die in de elektronische versie van deze documenten staat, die aan boord van het schip beschikbaar dienen te zijn met betrekking tot de registratie, de meting, de veiligheid en de bezetting van het schip en andere daarmee verband houdende zaken, niet van de bevoegde autoriteiten verlangd zouden kunnen worden.

## A.

### *Algemeen*

2.1 **Norm.** Het openbaar gezag verlangt bij aankomst of vertrek van schepen waarop dit Verdrag van toepassing is geen andere verklaringen dan die beschreven in dit deel. Deze verklaringen kunnen afzonderlijk of in een gecombineerd elektronisch formaat worden ingediend overeenkomstig de richtlijnen voor de uitvoering van berichten en de vereisten van het systeem voor elektronische gegevensuitwisseling.

De verklaringen voor aankomst en vertrek van een schip zijn:

- a. algemene verklaring
- b. aangifte van de lading
- c. aangifte van de scheepsvoorraad
- d. aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning
- e. bemanningslijst
- f. passagierslijst
- g. manifest van gevaarlijke stoffen
- h. de speciale aangifteformulieren voor poststukken als beschreven in de Akten van de Wereldpostunie die op dit moment van kracht zijn
- i. maritieme gezondheidsverklaring zoals vastgelegd in de Internationale Gezondheidsregeling
- j. „*Ship Sanitation Control Exemption Certificate*” of „*Ship Sanitation Control Certificate*” („Certificaat tot vrijstelling van sanitaire controle van schepen” of „Certificaat van sanitaire controle van schepen”) of verlenging zoals vastgelegd in de Internationale Gezondheidsregeling
- k. beveiligingsinformatie zoals vereist door SOLAS-voorschrift XI-2/9.2.2
- l. vooraf elektronisch ingediende ladinggegevens ten behoeve van risicoanalyse door de douane zoals omschreven in het SAFE Framework of Standards van de WDO
- m. formulier voor voorafgaande kennisgeving van de afgifte van afval bij ontvangstfaciliteiten in havens.

2.1bis **Norm.** Voor verklaringen vermeld in punten a tot en met g van norm 2.1 eist het openbaar gezag niet meer dan de informatie vermeld in Aanhangsel 1.

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

2.1.2 **Norm.** Het openbaar gezag ontwikkelt procedures voor het verstrekken 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 douanebehandeling van personen.

2.1.3 **Aanbevolen werkwijze.** De nationale wetgeving zou de voorwaarden moeten vaststellen voor het verstrekken 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 moment 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 verstrekken 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 *Niet in gebruik.*

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

## B.

### *Inhoud en betekenis van de verklaringen*

2.2 **Norm.** De algemene verklaring is de standaard verklaring bij aankomst en vertrek die de door het openbaar gezag verlangde informatie met betrekking tot een schip bevat.

2.2.1 *Niet in gebruik.*

2.2.2 *Niet in gebruik.*

2.2.3 *Niet in gebruik.*

**2.3 Norm.** Onverlet norm 2.3.4, aanbevolen werkwijze 2.3.4.1 of het vooraf elektronisch verstrekken van ladinggegevens ten behoeve van risicoanalyse door de douane, is de aangifte van de lading de standaard verklaring bij aankomst en vertrek die de door het openbaar gezag verlangde gegevens met betrekking tot de lading bevat.

**2.3.1 Niet in gebruik.**

**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 Niet in gebruik.**

**2.3.4 Norm.** In plaats van de aangifte van de lading aanvaardt het openbaar gezag het ladingsmanifest van het schip, indien dit elektronisch is verstrekt en mits dit ten minste de informatie bevat die door het openbaar gezag wordt verlangd overeenkomstig Aanhangsel 1 en norm 2.3.2 en mits gewaarmerkt overeenkomstig norm 1.8.2.

**2.3.4.1 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag kan als alternatief voor norm 2.3.4 ook genoegen nemen met het vervoersdocument, mits dit ten minste de informatie bevat die overeenkomstig aanbevolen werkwijze 2.3.1 en norm 2.3.2 worden verlangd. Dit vervoersdocument dient te worden gewaarmerkt overeenkomstig norm 1.8.2.

**2.3.5 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.

**2.4 Norm.** De aangifte van de scheepsvoorraad is de standaard verklaring bij aankomst en vertrek die de door het openbaar gezag verlangde informatie met betrekking tot de scheepsvoorraad bevat.

**2.4.1 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 geladen en gedekt is door een ander douanedocument dat daartoe in de betrokken haven is aangeboden.

**2.5 Norm.** De aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning is de standaard verklaring die de door het openbaar gezag verlangde informatie bevat voor zover die betrekking hebben op de persoonlijke bezittingen van de bemanning bij aankomst. Bij vertrek wordt deze aangifte niet verlangd.

**2.5.1 Norm.** Het openbaar gezag aanvaardt de aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning indien deze is gewaarmerkt op een wijze die aanvaardbaar is voor het desbetreffende openbaar gezag. Ten behoeve van de verificatie aan boord kan het openbaar gezag van elk bemanningslid verlangen dat deze de aangifte van de persoonlijke eigendommen 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 de standaard verklaring die het openbaar gezag verlangt en die informatie 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.** In gevallen waarin het openbaar gezag informatie verlangt omtrent de bemanning van een schip bij het vertrek daarvan uit de haven, wordt de bemanningslijst die bij aankomst in de haven is verstrekt bij het vertrek aanvaard, op voorwaarde dat deze is gewaarmerkt in overeenstemming met norm 1.8.2, waarbij is aangetekend dat het aantal bemanningsleden of de samenstelling daarvan ten tijde van het vertrek van het schip is veranderd of dat een dergelijke wijziging tijdens het verblijf van het schip in de haven niet heeft plaatsgevonden.

**2.6.2 Niet in gebruik.**

**2.6.3 Niet in gebruik.**

**2.6.4 Niet in gebruik.**

**2.7 Norm.** De passagierslijst is de standaard verklaring die het openbaar gezag verlangt bij aankomst en vertrek van een schip en de informatie 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 reis bij aankomst verlangd worden dat hij zijn adres van bestemming schriftelijk mededeelt.

2.7.3 *Niet in gebruik.*

2.7.4 *Niet in gebruik.*

2.7.5 *Niet in gebruik.*

2.8 **Norm.** Het manifest van gevaarlijke stoffen is de standaard verklaring die het openbaar gezag voorziet van informatie over gevaarlijke stoffen.

2.8.1 *Niet in gebruik.*

2.9 **Norm.** Het openbaar gezag verlangt bij aankomst of vertrek van het schip geen andere verklaring met betrekking tot poststukken anders dan vereist volgens de Akten van de Wereldpostunie die op dit moment van kracht zijn, op voorwaarde dat laatstgenoemde verklaring ook daadwerkelijk wordt overgelegd. Bij het ontbreken van een dergelijke verklaring moeten de poststukken (aantal en gewicht) worden vermeld op de aangifte van de lading.

2.10 **Norm.** De maritieme gezondheidsverklaring is de standaard verklaring die de door het openbaar gezag verlangde informatie bevat die betrekking heeft op de gezondheidstoestand aan boord van een schip gedurende de reis en bij aankomst in een haven.

De maritieme gezondheidsverklaring dient in overeenstemming te zijn met de Internationale Gezondheidsregeling. Tevens dient, overeenkomstig de Internationale Gezondheidsregeling, een geldig „*Ship Sanitation Control Exemption Certificate*” of „*Ship Sanitation Control Certificate*” („Certificaat tot vrijstelling van sanitaire controle van schepen” of „Certificaat van sanitaire controle van schepen”) of verlenging te worden verstrekt aan het openbaar gezag om het risico van ziekte aan boord van het schip te beoordelen.

2.10.1 **Norm.** Het rapport van de beveiligingsinformatie is de standaard verklaring die het openbaar gezag voorziet van informatie over de status van de beveiliging van het schip.

2.10.2 **Norm.** Het formulier voor voorafgaande kennisgeving van de afgifte van afval bij havenontvangstvoorzieningen is de standaard verklaring die het openbaar gezag voorziet van informatie over de afvalontvangstnoden van het schip.

## C.

*Gebruik van alternatieve rapportagemiddelen, in uitzonderlijke omstandigheden, indien er geen middelen voor elektronische rapportage beschikbaar zijn*

2.11 **Norm.** In uitzonderlijke omstandigheden, indien er geen middelen voor elektronische verzending beschikbaar zijn, heeft het openbaar gezag alternatieve middelen voor rapportage beschikbaar voor de aankomst en het vertrek van een schip. Het openbaar gezag maakt, voor zover mogelijk, alle beschikbare alternatieve rapportagemiddelen bekend.

2.12 *Niet in gebruik.*

2.12.1 *Niet in gebruik.*

2.12.2 *Niet in gebruik.*

2.12.3 *Niet in gebruik.*

2.13 **Aanbevolen werkwijze.** Een door de reders voor eigen gebruik opgestelde papieren lijst zou moeten worden aanvaard in plaats van een papieren passagierslijst, mits deze ten minste de overeenkomstig Aanhangsel 1 verlangde informatie bevat.

Het openbaar gezag aanvaardt tevens in plaats van een papieren aangifte van de lading een papieren afschrift van het manifest van het schip of van de vervoersdocumenten, mits deze ten minste de overeenkomstig Aanhangsel 1 verlangde informatie bevatten.

2.13.1 **Norm.** Indien in uitzonderlijke omstandigheden het openbaar gezag vaststelt dat de enige manier die beschikbaar is voor verzending van de in deze Bijlage bedoelde verklaringen in papieren vorm is, aanvaardt het openbaar gezag documenten die op een leesbare en begrijpelijke drager worden overgebracht, met inbegrip van documenten die met de hand met inkt of onuitwisbaar potlood zijn geschreven of die met behulp van informatietechnologie zijn vervaardigd.

D.

*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 te verklaren. 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.

E.

*Invullen van verklaringen*

2.15 **Aanbevolen werkwijze.** Voor zover mogelijk zou het openbaar gezag de in deze Bijlage bedoelde verklaringen, behoudens het bepaalde in norm 3.7, moeten aanvaarden ongeacht de taal waarin de verlangde informatie wordt 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 de Organisatie, indien het dit nodig mocht oordelen.

2.16 *Niet in gebruik.*

2.16.1 **Norm.** Het openbaar gezag aanvaardt een handtekening die, wanneer vereist, op enige elektronische wijze is gezet, indien verenigbaar met de nationale wetgeving.

2.17 **Norm.** Het openbaar gezag van het 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 daarvan, de scheepsvoorraad, de passagiers of de bemanning betrekking hebbende verklaring, als bedoeld in dit deel, wordt gelegaliseerd, geverifieerd, gewaarmerkt of vooraf door een van hun buitenlandse vertegenwoordigers 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.

F.

*Fouten en wijzigingen in verklaringen en daarvoor geldende boeten*

2.18 **Norm.** Het openbaar gezag staat toe dat, zonder dat daardoor het schip wordt opgehouden, fouten in een verklaring 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 de verklaring in haar geheel wordt gecontroleerd en de correcties onmiddellijk kunnen worden aangebracht.

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

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.

G.

*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 ontschepping 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 verklaringen, uitgezonderd de maritieme gezondheidsverklaring en, indien onontbeerlijk, de algemene verklaring. Het openbaar gezag houdt in dergelijke gevallen niet vast aan de termijnen, en eventuele van toepassing zijnde sancties, voor het verstrekken van de verklaringen.

**2.24 Norm.** In het geval van een schip dat met dit doel een haven aandoet en wanneer het openbaar gezag een algemene verklaring verlangt, bevat deze verklaring niet meer informatie dan die vermeld in Aanhangsel 1 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.

**2.25bis Norm.** Het openbaar gezag in het kader van de Internationale Gezondheidsregeling informeert de reder in een zo vroeg mogelijk stadium, over zijn voornemen volksgezondheidscontrolemaatregelen toe te passen op een schip, en verstrekt schriftelijke informatie, indien voorhanden, over de toe te passen werkwijzen.

**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 Niet in gebruik.*

## 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 basisidentiteitsdocument dat het openbaar gezag informatie verstrekt met betrekking tot elk van de passagiers 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 genoegzaam wordt genomen met officiële identiteitsbewijzen.

**3.2 Norm.** Het openbaar gezag treft voorzieningen waarbij paspoorten, of in plaats daarvan aanvaarde officiële identiteitsbewijzen, van de passagiers van een schip door de immigratieautoriteiten slechts een keer bij aankomst en een keer bij vertrek gecontroleerd behoeven te worden. Bovendien kan verlangd worden dat deze paspoorten of officiële identiteitsbewijzen worden overgelegd voor verificatie- of identificatiedoeleinden verband houdende met douane- en andere formaliteiten bij aankomst en vertrek.

**3.3 Norm.** Nadat paspoorten of in de plaats daarvan aanvaarde officiële identiteitsbewijzen individueel zijn overgelegd, geeft het openbaar gezag deze documenten na controle terstond weer terug in plaats van deze achter te houden als extra controle, tenzij er iets is dat de toegang van een passagier tot het grondgebied in de weg staat.

**3.3.1 Norm.** Elke Verdragsluitende Regering verzekert dat het openbaar gezag frauduleuze, vervalste of nagemaakte reisdocumenten van personen die niet toegelaten kunnen worden, in beslag neemt. Deze documenten worden uit de roulatie genomen en zo mogelijk teruggezonden aan de bevoegde autoriteiten. De Staat die een document uit de roulatie neemt, geeft in plaats van het in beslag genomen 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 oorspronkelijke punt waar de betrokkene aan boord is gegaan.

**3.3.2 Norm.** De Verdragsluitende Regeringen moeten een persoon ter controle accepteren die van zijn of haar punt van ontschepping is teruggezonden nadat hem of haar 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.** Het openbaar gezag zou noch van zich inschepende of zich ontschepende passagiers, noch van voor dezen optredende reders, aanvullende of steeds opnieuw schriftelijke informatie moeten verlangen, behalve die welke reeds aan hun paspoorten of officiële identiteitsbewijzen kunnen worden ontleend, tenzij deze informatie nodig is voor het invullen van enige in deze Bijlage bedoelde verklaring.

**3.5 Aanbevolen werkwijze.** In gevallen waarin het openbaar gezag aanvullende schriftelijke informatie verlangt van zich inschepende of ontschepende passagiers, niet zijnde gegevens benodigd voor het invullen van enig in deze Bijlage bedoelde verklaring, 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 informatie:

- achternaam
- voornamen
- nationaliteit
- nummer en datum van verstrijken geldigheidsduur van paspoort of ander identiteitsbewijs
- geboortedatum
- geboorteplaats
- beroep



- haven van inscheping/ontscheping
- sekse
- plaats van bestemming (adres)
- handtekening.

**3.7 Norm.** Een reiziger die in het bezit is van een internationaal bewijs van vaccinatie of profylaxe dat voldoet aan de Internationale Gezondheidsregeling als bewijs van vaccinatie tegen gele koorts, wordt niet als verdacht behandeld, zelfs al is hij of zij afkomstig uit een gebied waar de Wereldgezondheidsorganisatie heeft vastgesteld dat er een risico van het overdragen van gele koorts aanwezig is.

De lijst van landen en gebieden die een bewijs van vaccinatie tegen gele koorts vereisen en de landen met een risico op gele koorts zijn beschikbaar op de openbare website van de WHO.

**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 voor wie er bewijs is voor een dreigend volksgezondheidsrisico. Deze onderzoeken moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de nationale wetgeving en relevante artikelen van de Internationale Gezondheidsregeling.

**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 Aanbevolen werkwijze.** Bij de officiële identiteitsbewijzen dient een Verdragsluitende Regering er mee in te stemmen om in plaats van een paspoort, overeenkomstig aanbevolen werkwijze 3.1.1, als basisdocument dat het openbaar gezag voorziet van informatie over het individuele bemanningslid bij aankomst of vertrek van een schip, een identiteitsdocument te aanvaarden dat is afgegeven in overeenstemming met de relevante ILO-verdragen, of anders een geldig en naar behoren erkend identiteitsbewijs voor zeevarenden.

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

- achternaam
- voornamen
- sekse
- geboortedatum en -plaats
- nationaliteit
- uiterlijke kenmerken
- foto (gewaarmaakt)
- handtekening
- (eventueel) einde van de geldigheidsduur
- bureau van afgifte.

**3.10.2 Aanbevolen werkwijze.** De Verdragsluitende Regeringen worden aangemoedigd om overeenkomsten aan te gaan om van zeevarenden in plaats van een paspoort een geldig identiteitsbewijs voor zeevarenden te aanvaarden, wanneer dit document het opnieuw toelaten van de houder tot het land dat het document heeft uitgegeven waarborgt. Dergelijke overeenkomsten kunnen voorzien in aanvaarding van een geldig identiteitsbewijs voor zeevarenden door het openbaar gezag voor gevallen waarin een zeevarende als passagier met een vervoermiddel een land moet binnenkomen of verlaten:

- a. om zich naar zijn of haar schip te begeven of over te gaan op ander schip; en
- b. om zich op doorreis te begeven naar zijn of haar zich in een ander land bevindend schip, of om te repatriëren, of voor enig ander doel dat de goedkeuring heeft van de autoriteiten van het desbetreffende land,

**3.10.3 Aanbevolen werkwijze.** In de regel zou het openbaar gezag van een Verdragsluitende Regering die een geldig identiteitsbewijs voor zeevarenden erkent als alternatief voor een paspoort – met betrekking tot leden van de bemanning – geen overlegging moeten verlangen van de persoonlijke identiteitsbewijzen noch het verstrekken van informatie als aanvulling op het identiteitsbewijs voor zeevarenden voor zover deze informatie 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, zo het meerdere gebouwen betreft, deze zo dicht mogelijk bij elkaar zijn gevestigd.

**3.11.2 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou moeten overwegen, als manier om 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 (ETA) tevoren zo nauwkeurig mogelijk wordt geschat, gevolgd door kennisgeving van een eventuele wijziging in het tijdstip, en waarin de reisroute staat aangegeven voor zover dit van belang is voor de controle;
- b. het gereed hebben van de scheepsdocumenten voor onmiddellijke controle;
- c. het zorgen dat touwladders of andere middelen om aan boord van een schip te komen worden uitgebracht terwijl het schip onderweg is naar zijn ligplaats langs de kade of naar de rede; en
- d. het zorgen voor het snel en ordelijk verzamelen en opstellen van personen aan boord, voorzien van de nodige documenten, voor de controle, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het aflossen van leden van de bemanning die essentiële taken in de machinekamers en 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.

**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 of 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 haventerminals 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 en 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 haventerminalgebouw, 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 haventerminals en op schepen, al naargelang van toepassing, om de veilige inschepping en ontschepping 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 ontschepping 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 een ziekte of aanzienlijk volksgezondheidsrisico wordt ingevoerd of verspreid.

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 of 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 moeten 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 ontscheping 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 ontscheping.

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 in overeenstemming met de nationale wetgeving.

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 of 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 of 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 of 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 of 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 of haar reis voortzet op hetzelfde schip en die niet aan land wenst te gaan zou niet verlangd moeten worden dat hij of zij 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 of haar reis voortzet op hetzelfde schip zou niet verlangd moeten worden dat hij of zij 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 en beveiliging 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 of te werk worden gesteld.

**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 paspoorten of, indien van toepassing, identiteitsbewijzen die worden aanvaard door de betrokken Verdragsluitende Regering in plaats van een paspoort, zoals vermeld in aanbevolen werkwijze 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 scheepsagent, 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 en veilig op te lossen, zodat dat een spoedige terugzending of repatriëring van de verstekelingen zal plaatsvinden. Alle passende maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er situaties ontstaan waarin verstekelingen gedurende een aanzienlijke periode aan boord moeten blijven.

4.2.1 **Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag, havenautoriteiten, reders of gezagvoerders zouden geen betalingen of andere voordelen aan de verstekelingen mogen toekennen die verder gaan dan de minimumvereisten om de veiligheid, de algemene gezondheid, het welzijn en de beveiliging van de verstekelingen aan boord of aan de wal te garanderen, aangezien dit een stimulans kan zijn om opnieuw te recidiveren of een aanmoediging kan zijn voor andere personen die zich aan boord van schepen proberen te verbergen.

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 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.

4.3.1.3 **Aanbevolen werkwijze.** Alle gevallen van verstekelingen die in de haven worden ontdekt bij een poging om aan boord van een schip of van schepen te komen, zouden moeten worden gemeld aan de bevoegde havenautoriteiten, die alle naburige schepen op de hoogte zullen brengen. Schepen zouden de richtlijnen van de bevoegde haven- en handhavingsautoriteiten moeten volgen. Alle procedures zouden zo moeten worden uitgevoerd dat deze minimale hinder veroorzaken en dat onnodige vertragingen voor de schepen wordt voorkomen.

### 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, en, 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 en 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. Deze onderzoeken moeten zo spoedig mogelijk plaatsvinden, zoals vermeld in de ISPS-Code, en nadat alle ladinggerelateerde werkzaamheden zijn afgerond.

4.3.2.5 **Aanbevolen werkwijze.** De Verdragsluitende Regeringen worden aangemoedigd ervoor te zorgen dat passende niet-intrusieve middelen en technologieën of maatregelen worden gebruikt om verstekelingen op te sporen.

4.3.2.6 **Aanbevolen werkwijze.** De Verdragsluitende Regeringen zouden moeten overwegen regelingen aan te gaan voor de uitwisseling van informatie en beste praktijken voor het opsporen van verstekelingen. De vertrouwelijkheid en integriteit van de verzamelde en gedeelde informatie zouden moeten worden gewaarborgd. De informatie mag uitsluitend voor officiële doeleinden worden gebruikt. De Verdragsluitende Regeringen zouden evenwel ook moeten overwegen om, voor zover nodig en passend, relevante informatie uit te wisselen met reders en andere partijen om toekomstige verstekelingen te voorkomen.

### 4.3.3 Nationale sancties

**4.3.3.1 Aanbevolen werkwijze.** Waar van toepassing zouden de Verdragsluitende Regeringen moeten worden aangemoedigd om in hun nationale wetgeving rechtsgronden op te nemen 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 op een manier die in overeenstemming is met humanitaire beginselen, met inbegrip van die genoemd in norm 4.1. Er moet altijd naar behoren rekening worden gehouden met de operationele veiligheid en beveiliging van het schip en de veiligheid en het welzijn van de bemanning, de verstekelingen en andere personen aan boord.

**4.4.2 Norm.** De Verdragsluitende Regeringen verlangen dat de reders en 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 of 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 inscheping, 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 document als opgenomen in Aanhangsel 3.

**4.6.3 Norm.** De Verdragsluitende Regeringen instrueren de reders en gezagvoerders van schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren dat wanneer een verstekeling verklaart een vluchteling of asielzoeker te zijn, deze informatie vertrouwelijk moet worden behandeld voor zover nodig voor de veiligheid van de verstekeling. Wanneer een verstekeling verklaart een vluchteling of asielzoeker te zijn, wordt informatie over de verklaring of de intentie van de verstekeling niet gedeeld met het openbaar gezag van het land van herkomst of land waar deze gewoonlijk verblijft.

#### 4.7 Kennisgeving aan de Internationale Maritieme Organisatie

**4.7.1 Norm.** De Verdragsluitende Regeringen melden alle gevallen waarin verstekelingen zijn aangetroffen en waarvan zij in kennis zijn gesteld aan de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie, rekening houdend met de relevante richtlijnen van de Organisatie.

## D.

### *Afwijking van de geplande route*

**4.8 Aanbevolen werkwijze.** De Verdragsluitende Regeringen en hun openbaar gezag zouden reders van schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren aan moeten raden om 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 verstekelingen te laten ontschepen; of
- elders repatriëring is geregeld, met inbegrip van voldoende documentatie en toestemming voor ontscheping; of

- er verzachtende omstandigheden zijn met betrekking tot veiligheid, beveiliging, 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 is noodzakelijk om te voorkomen dat de verstekelingen gedurende een lange tijd aan boord moeten blijven.

Ongeacht of een schip al dan niet van de geplande route afwijkt, zou de ontschepping van verstekelingen die verklaren vluchteling of asielzoeker te zijn, niet moeten plaatsvinden in hun (vermeende) land van herkomst of enig ander land waaruit zij zijn gevlucht en waar zij beweren gevaar te lopen.

## 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 andere personen die aanwezig zijn aan boord of van 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 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 de vermeende nationaliteit van de verstekeling verlangd dat zij assistentie verlenen bij het verifiëren van de nationaliteit van de verstekeling en het verstrekken van noodreisdocumenten.

**4.11.3 Aanbevolen werkwijze.** Bij het vaststellen van de nationaliteit van verstekelingen zou moeten worden gestreefd naar samenwerking met buitenlandse ambassades via samenwerkingsmechanismen om de ware toedracht van elk geval wederzijds te begrijpen en op te lossen.

#### 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 het punt van ontschepping zijn teruggezonden nadat hun daar de toegang



was geweigerd. Het openbaar gezag van de Staat van inscheping stuurt dergelijke verstekelingen niet terug naar het land waar hun eerder de toegang was geweigerd.

**4.12.1.1 Aanbevolen werkwijze.** De aangewezen autoriteit van de haven waar de verstekelingen aan boord zijn gegaan, zou moeten nagaan hoe de verstekelingen erin geslaagd zijn toegang tot het schip te krijgen en overwegen de veiligheidsvoorschriften eventueel te wijzigen, en vervolgens feedback geven aan het bevoegde openbaar gezag in de haven van ontscheping.

**4.12.2 Norm.** Wanneer ten genoegen van het openbaar gezag is vastgesteld dat voor de afvaart ontdekte verstekelingen in een haven in zijn Staat aan boord van een schip zijn gegaan, aanvaardt het openbaar gezag de ontscheping van voor de afvaart ontdekte verstekelingen en van verstekelingen die aan boord van het schip worden ontdekt terwijl dit zich nog in de territoriale wateren bevindt of indien van toepassing in overeenstemming met de nationale wetgeving van die Staat op het gebied van rechtsmacht inzake immigratie. Aan de reder worden geen boetes of heffingen opgelegd in verband met de kosten van vasthouding of verwijdering.

**4.12.3 Norm.** Wanneer een voor de afvaart ontdekte verstekeling niet in de haven van inscheping van boord is gegaan, wordt hij of 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 en het desbetreffende openbaar gezag in de aanloophavens bij:

- het identificeren van de verstekeling en het vaststellen van zijn of 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 of haar land van herkomst ofwel het punt waar de verstekeling zijn of 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 contact moeten opnemen, teneinde informatie te verstrekken omtrent de status van de verstekeling. Daarnaast zou het openbaar gezag in de transitolanden tijdens de terugzending van een verstekeling moeten toestaan, met inachtneming van hun normale visavereisten en nationale veiligheidsvereisten, dat de doortocht plaatsvindt via hun havens en luchthavens met betrekking tot verstekelingen die reizen ingevolge een bevel tot verwijdering of op last van het openbaar gezag van het land van de haven van ontscheping.

**4.14.3 Aanbevolen werkwijze.** Wanneer een havenstaat de ontscheping 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 ontscheping.

Overeenkomstig norm 4.6.3 zou de vlaggenstaat niet moeten worden ingelicht indien verstekelingen zelf verklaren vluchteling of asielzoeker te zijn en de vlaggenstaat hun (vermeende) land van herkomst is waaruit zij zijn gevlucht en waar zij beweren gevaar te lopen.

#### 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 de reder op wiens schip de verstekeling is aangetroffen 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 bevoegde 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 of 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 regelmatig alle werkwijzen opnieuw moeten bezien die verband houden met de aankomst en het vertrek van schepen, waaronder begrepen voorzieningen ten aanzien van de inscheeping en de ontscheeping, 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 vrachten 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. Er dient een gemakkelijke en rechtstreekse verbinding te zijn tussen de vrije zone, opslagfaciliteiten en opslagplaats van de lading 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 haventerminals moeten aanmoedigen deze te voorzien van opslagfaciliteiten voor bijzondere lading (bijv. waardevolle goederen, aan bederf onderhevige zendingen, stoffelijke overschotten, radioactieve en andere gevaarlijke stoffen, alsmede levende have) al naargelang van toepassing; deze gedeelten van de haventerminals 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.

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

5.4 **Norm.** Een Verdragsluitende Regering die vergunningen of certificaten voor export, import en overslag verplicht blijft stellen voor bepaalde soorten goederen, stelt eenvoudige procedures in voor het snel verkrijgen en verlengen van dergelijke vergunningen of certificaten.

5.5 **Aanbevolen werkwijze.** Wanneer een zending van dien aard is dat deze gemeld zou moeten worden aan verschillende instanties die bevoegd zijn inspecties uit te voeren, bijvoorbeeld douane-, veterinaire of gezondheidsdiensten, zouden de Verdragsluitende Regeringen deze bevoegdheid voor het uitvoeren van de vereiste inspecties moeten verlenen aan de douane of aan een van de andere instanties of, indien dit niet

haalbaar is, alle stappen moeten nemen die nodig zijn om te waarborgen dat deze in- en uitklaring gelijktijdig op één locatie en met een minimum aan vertraging wordt uitgevoerd 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 kwantiteit, die op een zo hoog mogelijk niveau zou moeten worden gesteld.

## B.

### *De in- en uitklaring van lading*

**5.7 Norm.** Het openbaar gezag verleent, behoudens de naleving van nationale verboden of beperkingen en vereiste maatregelen voor de veiligheid van havens of het voorkomen van de handel in verdovende middelen, voorrang aan de inklaring van levende have, bederfelijke goederen en overige zendingen van spoedende 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, veiligheid en beveiliging 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 in de gebouwen van de aangever of op een andere door het desbetreffende openbaar gezag goedgekeurde locatie; en
- c. verstrekking 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 aan de kade, 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 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, moeten vergemakkelijken en zo snel mogelijk moeten afronden.

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 inklaring van ingevoerde lading en/of laden van uit te voeren lading volgens vereenvoudigde controleprocedures en met een minimum aan documentatie.

5.18 **Norm.** De Verdragsluitende Regeringen staan de tijdelijke toelating 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 of zal worden 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 informatie 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 verstrekt en zoals vermeld in het vervoersdocument dat het bewijs vormt van de vervoersovereenkomst. De reder kan bij het verstrekken van de informatie 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 een 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 GEZONDHEIDSVORSCHRIFTEN VOOR DIEREN EN PLANTEN

#### A.

##### *Algemeen*

**6.1 Norm.** Het openbaar gezag van een Staat die geen partij is bij de Internationale Gezondheidsregeling streeft ernaar de bepalingen van deze Regeling toe te passen die betrekking hebben op het internationale zeevervoer.

**6.1.1 Norm.** Het openbaar gezag van een Staat die geen partij is bij de normen en regels van de Wereldorganisatie voor diergezondheid en het Internationaal Verdrag voor de bescherming van planten streeft ernaar de bepalingen van deze normen en regels toe te passen die betrekking hebben op het internationale zeevervoer.

**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 de Internationale Gezondheidsregeling bijzondere voorzieningen moeten treffen, indien dergelijke voorzieningen de toepassing van die regeling zouden vergemakkelijken, met name, maar niet uitsluitend:

- a. de rechtstreekse en snelle uitwisseling van informatie op het gebied van de volksgezondheid tussen aangrenzende grondgebieden van verschillende Staten;
- b. de gezondheidsmaatregelen die worden toegepast op internationaal kustverkeer en internationaal verkeer in de wateren die onder hun soevereiniteit en rechtsmacht vallen;
- c. de gezondheidsmaatregelen die worden toegepast in aangrenzende grondgebieden van verschillende Staten bij hun gemeenschappelijke grens;
- d. regelingen voor het vervoer van getroffen personen of getroffen stoffelijke overschotten door middel van voor dat doel aangepast vervoer; en
- e. ontrating, insectenverdelging, desinfectie, ontsmetting of andere behandeling bedoeld om goederen en het schip vrij te maken van ziekteverwekkers.

**6.3 Aanbevolen werkwijze.** Wanneer met betrekking tot zendingen van bepaalde dieren, planten of daarvan vervaardigde voedselproducten of andere geregeleerde producten gezondheids- of fyto-sanitaire certificaten of soortgelijke documenten worden vereist, zouden verzoeken door het openbaar gezag om dergelijke certificaten en documenten en de vereiste inhoud daarvan technisch gerechtvaardigd, nauwkeurig en beknopt moeten zijn en moet daaraan ruime bekendheid worden gegeven. Verdragsluitende Regeringen zouden moeten samenwerken met de bedoeling deze voorschriften te harmoniseren, met inbegrip van de mogelijkheid om de vereiste informatie langs elektronische weg te verstrekken.

**6.4 Norm.** Het openbaar gezag verzekert zich van de medewerking van de reders opdat voldaan wordt aan elk voorschrift, waaronder die in de Internationale Gezondheidsregeling, 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 bij aankomst gemakkelijk kan worden geregeld.

**6.4.1 Norm.** Schepen wordt niet de toegang tot het vrije verkeer ontzegd door Verdragsluitende Regeringen (gezondheidsautoriteiten) om volksgezondheidsredenen; in het bijzonder zullen zij niet belet worden personen van of aan boord te laten gaan, vracht of voorraden te laden of te lossen of brandstof, water, voedsel en voorraden aan boord te nemen. De Verdragsluitende Regeringen kunnen het toelaten tot het vrije verkeer afhankelijk stellen van een inspectie en, indien aan boord een infectie- of besmettingsbron wordt aangetroffen, het uitvoeren van desinfectie, ontsmetting, insectenverdelging of ontrating of andere maatregelen noodzakelijk voor het voorkomen van de verspreiding van de infectie of besmetting.

**6.4.2 Aanbevolen werkwijze.** Afhankelijk van een beoordeling van het risico voor de volksgezondheid zou het openbaar gezag kunnen eisen dat bij aankomst of vertrek bagage, vracht, containers, vervoermiddelen, goederen, postpakketten en stoffelijke resten worden geïnspecteerd, met inachtneming van de toepasselijke internationale overeenkomsten en de desbetreffende artikelen van de Internationale Gezondheidsregeling, waarbij op passende wijze rekening wordt gehouden met aanbevolen werkwijze 5.5.

**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 vaccinatie of profylaxe die de gezondheidsdiensten in de betreffende landen verplicht stellen, evenals het internationaal bewijs van vaccinatie of profylaxe dat voldoet aan de Internationale Gezondheidsregeling. Het openbaar gezag neemt alle mogelijke maatregelen die ertoe leiden dat degenen die de vaccinaties uitvoeren gebruik maken van het internationaal bewijs van vaccinatie of profylaxe, teneinde uniformiteit te bereiken.

**6.6 Aanbevolen werkwijze.** Het openbaar gezag zou voorzieningen beschikbaar moeten stellen voor het invullen van het internationaal bewijs van vaccinatie of profylaxe, alsmede faciliteiten beschikbaar stellen voor vaccinatie op een zo groot mogelijk aantal geschikte locaties.

**6.7 Norm.** De volksgezondheidsautoriteiten zien erop toe dat gezondheids- en fytosanitaire maatregelen en formaliteiten ten spoedigste worden uitgevoerd en voltooid en zonder discriminatie worden toegepast.

**6.8 Aanbevolen werkwijze.** Om 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 planten.

**6.8bis Norm.** Verdragsluitende Regeringen en relevante autoriteiten moeten waarborgen dat de bemanningsleden van een schip op hun grondgebied die onmiddellijk medische zorg nodig hebben toegang krijgen tot de medische voorzieningen aan wal en dat de bemanningsleden van een schip hun geneesmiddelen kunnen aanvullen tijdens het aanlopen van het schip.

**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.

**6.9bis Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en relevante autoriteiten zouden een snelle en efficiënte ontschepping van de bemanning moeten vergemakkelijken om medische zorg te ontvangen in medische faciliteiten aan de wal, met inbegrip van toegang tot medische recepten, en zouden ervoor moeten zorgen dat dit effectief wordt beheerd door middel van goede communicatie en samenwerking tussen het schip en de betrokken autoriteiten aan de wal.

**6.9ter Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende regeringen en relevante autoriteiten zouden ervoor moeten zorgen dat scheepsbemanningen onverwijld en ongeacht hun nationaliteit, geloofsovertuiging of de vlag van hun schip, snel in klinieken en ziekenhuizen aan de wal worden opgenomen, en zouden, waar mogelijk, regelingen moeten treffen om voortzetting van de behandeling ter aanvulling op de medische voorzieningen die hun ter beschikking staan, te waarborgen.

**6.10 Norm.** Behalve in een noodgeval dat een ernstige bedreiging voor de gezondheid van mens, plant of dier vormt, wordt een schip niet op grond van een andere reden met betrekking tot de gezondheid van mens, plant of dier door het openbaar gezag van een haven belet lading of scheepsvoorraad te laden of te lossen.

## B.

### *Vaststelling van een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang*

**6.11 Norm.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten staan schepen en havens zoveel mogelijk toe volledig operationeel te blijven, zodat de bevoorradingsketens tijdens een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang volledig operationeel blijven overeenkomstig de Internationale Gezondheidsregeling en eventuele relevante aanbevelingen van de WHO.

**6.12 Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zouden het in de vaart houden van de scheepvaart en het blijven functioneren van de onder hun jurisdictie vallende havens moeten vergemakkelijken, zodat het vervoer van scheepsladingen mogelijk wordt, de bevoorradingsketens niet worden verstoord en de wereldeconomie kan blijven functioneren tijdens een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang.

**6.13 Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zouden bij de uitvoering van beleid en maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid ook moeten voorkomen dat er tijdens een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang onnodige interferentie optreedt met de activiteiten van schepen en havens, waaronder de verplaatsing van scheepsbemanningen met het oog op bemanningswisselingen, repatriëring en reizen van bemanningen, alsmede de bredere functionaliteit van havenecosystemen (terminals, opslagplaatsen, spoor- en vrachtwagendiensten, etc).

**6.14 Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zouden bij de uitvoering van beleid en maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid met de betrokken belanghebbenden in hun nationale scheepvaart- en havensector overleg moeten plegen over coördinatie en regelingen, en over eventuele noodmaatregelen om ervoor te zorgen dat de maritieme handel, inclusief de verbindingen met het achterland, tijdens een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang in stand blijven.

6.15 **Norm.** Het openbaar gezag verstrekt schepen, indien beschikbaar, vóór aankomst in een haven of ankerplaats op zijn grondgebied relevante informatie over de toepasselijke volksgezondheidsmaatregelen, zodat schepen hun desbetreffende plannen en procedures kunnen uitvoeren en hun bemanning de nodige begeleiding kunnen geven.

6.16 **Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten worden aangemoedigd om schepen die een haven of ankerplaats op hun grondgebied aandoen informatie te verstrekken over de nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang, onder meer over aanbevolen gezondheidsbeschermingsmaatregelen op basis van wetenschappelijk of medisch advies (bijvoorbeeld over standaardmaatregelen ter preventie van infecties, persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) en schoonmaak- en desinfectieprocedures).

6.17 **Aanbevolen werkwijze.** Onverminderd de desbetreffende artikelen van de Internationale Gezondheidsregeling (2005) zouden de verdragsluitende regeringen en hun bevoegde autoriteiten de gezagvoerders van schepen die havens of ankerplaatsen op hun grondgebied aandoen, moeten verzoeken om:

- a. alle gevallen van ziekte of symptomen aan boord, die verband houden met de nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang, met behulp van de maritieme gezondheidsverklaring overeenkomstig de Internationale Gezondheidsregeling, zo spoedig mogelijk voor aankomst te melden aan de bevoegde autoriteit in de haven;
- b. terwijl het schip havens of ankerplaatsen op hun grondgebied aandoet, regelmatig te controleren of het personeel aan boord symptomen vertoont; en
- c. elke verandering in de gezondheidstoestand van het personeel aan boord aan de bevoegde autoriteit in de haven te melden.

6.18 **Norm.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zorgen zoveel mogelijk voor een veilige schip-wal-interface tijdens een nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang.

6.19 **Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en relevante autoriteiten zouden alle risico's voor schepen en havens tijdens een nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang moeten beoordelen en ervoor zorgen dat deze doeltreffend worden beheerd door middel van goede communicatie en samenwerking tussen de betrokken autoriteiten aan wal en het schip.

6.20 **Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zouden er tevens voor moeten zorgen dat het beleid en de maatregelen ter bescherming van de volksgezondheid de verlening van essentiële diensten aan schepen, waaronder de levering van proviand, voorraden of reserveonderdelen tijdens de nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang, niet belemmeren.

6.21 **Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zouden rekening moeten houden met de aanbevelingen van de Organisatie die relevant zijn om zoveel mogelijk te zorgen voor een veilige schip-wal-interface tussen schip en personeel aan wal.

6.22 **Norm.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zorgen ervoor dat havenarbeiders en scheepsbemanningen, ongeacht hun nationaliteit of de vlag van hun schip, wanneer zij zich op hun grondgebied bevinden, worden aangewezen als werknemers die een essentiële dienst (of gelijkwaardig) verlenen tijdens een nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang.

6.23 **Norm.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten blijven de verandering van scheepsbemanning zoveel mogelijk vergemakkelijken, overeenkomstig de relevante internationale maritieme regelgeving, tijdens een nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang met toepassing van passende volksgezondheidsmaatregelen, met inbegrip van de reis en de repatriëring van bemanningsleden, en zorgen voor toegang tot visa overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving en procedures.

6.24 **Aanbevolen werkwijze.** Verdragsluitende Regeringen en hun relevante autoriteiten zouden rekening moeten houden met de aanbevelingen van de Organisatie met betrekking tot het vergemakkelijken van bemanningswisselingen en reizen van scheepsbemanningen tijdens een nood situatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang.

## 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 verwachte tijd van aankomst (ETA) of vertrek (ETD) 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 „*Ship Sanitation Control Exemption Certificate*” of „*Ship Sanitation Control Certificate*” („Certificaat van sanitaire controle van schepen” of „Certificaat tot vrijstelling van sanitaire controle van schepen”) of verlengingen daarvan. Evenmin zullen kosten in rekening worden gebracht voor de vaccinatie 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:

- a. overeen komen met dit tarief;
- b. niet hoger te zijn dan de werkelijke kosten van de bewezen diensten; en
- c. worden geheven zonder onderscheid naar nationaliteit, domicilie of woonplaats van de desbetreffende persoon of naar nationaliteit, vlag, registratie of eigendom van het schip.  
Het tarief en wijzigingen daarin worden ten minste 10 dagen voordat enige heffing uit hoofde daarvan geschiedt bekendgemaakt.

7.5 **Aanbevolen werkwijze.** Wanneer de diensten van het openbaar gezag worden verleend buiten de vaste arbeidstijden bedoeld in aanbevolen werkwijze 7.2, zouden deze moeten worden 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 voldoende diensten beschikbaar zijn voor het vervullen van de formaliteiten met betrekking tot zowel lading als 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:

- activiteiten op het gebied van de volksgezondheid;
- 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.

7.9.1 **Aanbevolen werkwijze.** In de in norm 7.8 beschreven situaties zou het openbaar gezag de in norm 2.1 genoemde verklaringen niet mogen eisen, met uitzondering van, indien onontbeerlijk, de algemene verklaring. Het openbaar gezag zou in dergelijke gevallen niet moeten vasthouden aan de termijnen en eventuele van toepassing zijnde sancties voor het indienen van de verklaring.

7.10 **Norm.** Het openbaar gezag staat snelle inklaring toe van specialistische apparatuur die benodigd is voor de uitvoering van beveiligings- en 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 haventerminals en reders, om te stimuleren dat vereenvoudigingsmaatregelen worden genomen en uitgevoerd.

---

### **Aanhangsel 1<sup>1)</sup>**

**De maximale informatie die door het openbaar gezag kan worden verlangd voor de verklaringen (Norm 2.1bis)**

---

<sup>1)</sup> De getallen in de kolommen geven de nummers weer van de overeenkomstige informatie-elementen in de papieren FAL-verklaringen (zie Aanhangsel 2).

<b>Informatie-elementen</b>	<b>Algemene verklaring</b>	<b>Aangifte van de lading</b>	<b>Aangifte van de scheepsvoorraad</b>	<b>Aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning</b>	<b>Bemanningslijst</b>	<b>Passagierslijst</b>	<b>Manifest van gevaarlijke stoffen</b>
<b>Waarmerkingselementen</b>							
Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier	23	10	12	9	18	19	16
<b>Reisinformatie</b>							
Aankomst of vertrek	Vakje aanvinken	Vakje aanvinken	Vakje aanvinken		Vakje aanvinken	Vakje aanvinken	
reisnummer	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Datum en tijd van aankomst/vertrek, werkelijke	3		3		3	3	
Datum en tijd van aankomst/vertrek, verwachte	3		3		3	3	
Datum en tijd van vertrek, werkelijke	3		3		3	3	
Datum en tijd van vertrek, verwachte	3		3		3	3	
Beknopte gegevens betreffende de reis	11						
Vorige aanloophaven	6		5		5		
Volgende aanloophaven	6		5				
Haven van aankomst	2		2		2	2	
Haven van vertrek	2		2		2	2	
Haven van lossen		5					4
Haven van laden		5					3
Verblijfsduur in haven			7				
Vorige aanloophaven	11						
Volgende aanloophaven	11						
<b>Scheepsinformatie</b>							
Haven van registratie	7						
Roepnaam van het schip	1.3		1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Vlaggenstaat van het schip	4	3	4	2	4	4	2
Brutotonnage van het schip	9						
IMO-nummer van het schip	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Naam van het schip	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Brutotonnage van het schip	10						
Artikelnaam scheepsvoorraad van het schip		8					
Locatie aan boord scheepsvoorraad van het schip		10					
Hoeveelheid aan boord scheepsvoorraad van het schip		9					
Scheepstype	1.1						
Uitgifte datum zeebrief	7						
Nummer zeebrief	7						
Naam en contactgegevens scheepsagent	8						16

Informatie-elementen	Algemene verklaring	Aangifte van de lading	Aangifte van de scheepsvoorraad	Aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning	Bemanningslijst	Passagierslijst	Manifest van gevaarlijke stoffen
<b>Informatie bemanning en passagiers</b>							
Naam gezagvoerder	5	4					
Aantal bemanningsleden	13						
Aantal passagiers	14						
Aantal opvarenden			6				
Hoeveelheid persoonlijke eigendommen van bemanning aan boord				7			
Beschrijving persoonlijke eigendommen van bemanning				7			
Volgnummer persoonlijke eigendommen van bemanning				3			
Rang of klasse bemanningslid				6	9		
Indicator passagier op doorreis						18	
Haven van ontschepping passagier						17	
Haven van inschepping passagier						15	
Visumnummer passagier						16	
Geboorteland persoon					12	9	
Geboortedatum persoon					11	8	
Achternaam persoon				4	7	5	
Geslacht persoon					13	10	
Voornamen persoon				5	8	6	
Vervaldatum identiteitsbewijs of reisdocument persoon					17	14	
Land van afgifte identiteitsbewijs of reisdocument persoon					16	13	
Nummer identiteitsbewijs of reisdocument persoon					15	12	
Soort identiteitsbewijs of reisdocument persoon					14	11	
Nationaliteit persoon					10	7	
Volgnummer aan boord persoon					6		
Geboorteplaats persoon					12	9	
<b>Ladinggegevens</b>							
Beknopte beschrijving lading	12						
Goederenbeschrijving ladingitem		7					
Bruto-inhoud ladingitem		9					
Brutogewicht ladingitem		8					
Code geharmoniseerde systeem (HS) ladingitem		7					
Markeringen en nummers ladingitem		6					7
Aantal pakketten ladingitem		7					
Pakkettype ladingitem		7					

<b>Informatie-elementen</b>	<b>Algemene verklaring</b>	<b>Aangifte van de lading</b>	<b>Aangifte van de scheepsvoorraad</b>	<b>Aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning</b>	<b>Bemanningslijst</b>	<b>Passagierslijst</b>	<b>Manifest van gevaarlijke stoffen</b>
Bijkomende informatie gevaarlijke goederen							12
EmS-nummer gevaarlijke goederen							15
Vlaspunt van de gevaarlijke goederen							12
IMO-gevaarlijkheidsklasse gevaarlijke goederen							10
Type gevaarlijke goederen die maritieme verontreiniging veroorzaken							12
Massa van de gevaarlijke goederen							14
Aantal pakketten gevaarlijke goederen							13
Pakkettype gevaarlijke goederen							13
Verpakkingsgroep gevaarlijke goederen							11
Juiste vervoersnaam gevaarlijke goederen							9
Referentienummer verzender gevaarlijke goederen							6
Bijkomende risico's gevaarlijke goederen							10
Technische specificaties gevaarlijke goederen							9
VN-nummer gevaarlijke goederen							8
Volume van de gevaarlijke goederen							14
Plaats waar lading aan boord is gestuwd.							5
Nummer vervoersovereenkomst		Nummer cognossement					
Identificatienummer vervoermaterieel		6					7
Identificatienummer van het voertuig (VIN)							7
Algemeen							
Meesteentheid		8 9					12 14
Opmerkingen	15						

## Aanhangsel 2

**Verklaringen die het openbaar gezag in uitzonderlijke omstandigheden op papier kan eisen (Norm 2.11)**

### ALGEMENE VERKLARING

(IMO FAL-formulier 1)

		<input type="checkbox"/> Aankomst	<input type="checkbox"/> 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 (datum; nummer) en haven van registratie.		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			

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 Nr. *	6. Markeringen en nummers	7. Aantal en soort van de colli; omschrijving goederen, of, indien beschikbaar, de code van het geharmoniseerde systeem (HS)	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. Achternaam	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. Handtekening
9. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier					



# BEMANNINGSLIJST

(IMO FAL-formulier 5)

<input type="checkbox"/> Aankomst <input type="checkbox"/> Vertrek <input type="checkbox"/> Paginanummer						1.4 Reisnummer		
1.1 Naam van het schip		1.2 IMO-nummer		1.3 Roepnaam		5. Vorige aanloophaven		
2. Haven van aankomst/vertrek		3. Datum van aankomst/vertrek		4. Vlaggenstaat van het schip		17. Datum van verstrijken geldigheids-duur identiteitsbewijs		
6. Nr.	7. Achternaam	8. Voorna men	9. Rang of klasse	10. Nationaliteit	11. Geboortedatum	12. Geboorteplaats	13. Geslacht	
18. Datum en handtekening gezagvoerder, gemachtigde agent of officier		14. Soort identiteitsdocument	15. Nummer identiteitsdocument		16. Staat die het identiteitsbewijs heeft afgegeven		17. Datum van verstrijken geldigheids-duur identiteitsbewijs	



**MANIFEST VAN GEVAARLIJKE STOFFEN**

*(IMO FAL-formulier 7)*

*(Als vereist ingevolge SOLAS 74, hoofdstuk VII, voorschriften 4.2 en 7-2.2, MARPOL, Bijlage III, voorschrift 4,2 en hoofdstuk 5.4, lid 5.4.3.1 van de IMDG-code)*

1.1 Naam van het schip						1.2 IMO-nummer						1.3 Roepnaam						Pagina nummer
1.4 Reisnummer			2. Vlaggenstaat van het schip			3. Haven van laden			4. Haven van lossen									
5. Plaats waar lading aan boord is gestuwd	6. Referentie-nummer:	7. Merken en nummers: - Transport-container-identificatienummer(s) - Kentekennummer(s) van de voertuigen	8. VN-nummer	9. Juiste vervoersnaam/ (technische specificaties)	10. Klasse/bijkomend(e) risico('s)	11. Verpakkingsgroep	12. Aanvullende informatie/mariene verontreinigende stof/vlampunt/etc.	13. Aantal en soort van de colli	14. Massa (kg) of Volume (L)	15. Noodmaatregelen procedures (Ems)								
<b>16. Scheepsagent</b>																		
<b>16.1 Plaats en datum</b>																		
Handtekening scheepsagent																		

### Aanhangsel 3

Formulier voor gegevens van de verstekeling bedoeld in aanbevolen werkwijze 4.6.2

<p><b>GEGEVENS VAN HET SCHIP</b>          Naam van het schip:          IMO-nummer:          Varend onder de vlag van:          Onderneming:          Adres van de onderneming:</p> <p>Agent in de eerstvolgende haven:          Adres van de agent:</p> <p>Internationale roepletters:          Identiteit erkende mobiele satellietcommunicatiediensten:</p> <p>Haven van registratie:          Naam gezagvoerder:</p> <p><b>GEGEVENS VAN DE VERSTEKELING</b>          Datum/tijdstip ontdekking aan boord:          Plaats van inscheping:          Land van inscheping:          Datum/tijdstip inscheping:          Beoogde eindbestemming:          Redenen voor het aan boord gaan van het schip:          Achternaam:          Voorna(a)m(en):          Naam waaronder verstekeling bekend staat:          Geslacht:</p>	<p>Geboortedatum:          Geboorteplaats:          Opgegeven nationaliteit:          Thuisadres:          Land van domicilie:          Type identiteitsbewijs, bijvoorbeeld paspoortnr:          Identiteitskaartnummer of nummer zeemansboekje:          Zo ja,          Afgegeven op:          Afgegeven te:          Datum verstrijken geldigheidsduur:          Afgegeven door:</p> <p>Foto van de verstekeling:</p> <div data-bbox="767 1077 999 1341" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Foto indien beschikbaar</p> </div> <p>Algemene fysieke beschrijving van de verstekeling:</p>
<p>Eerste taal:          Spreekvaardigheid:          Leesvaardigheid:          Schrijfvaardigheid:</p>	<p>Andere talen:          Spreekvaardigheid:          Leesvaardigheid:          Schrijfvaardigheid:</p>

### Overige gegevens:

Methode volgens welke de verstekeling aan boord is gekomen, met inbegrip van de personen die daarbij betrokken waren (bijv. bemanning, havenarbeiders) en schuilplaats van de verstekeling: in de lading/een container of op het schip:

Inventaris van de bezittingen van de verstekeling:

Door de verstekeling afgelegde verklaring:

Door de gezagvoerder afgelegde verklaring (met inbegrip van eventuele opmerkingen betreffende de geloofwaardigheid van de door de verstekeling verstrekte informatie).

Datum (data) van de ondervraging(en):

Handtekening van de verstekeling:  
Datum:

Handtekening van de kapitein:  
Datum:

### D. PARLEMENT

De wijzigingen van 13 mei 2022 van de Bijlage bij het Verdrag behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

### G. INWERKINGTREDING

De wijzigingen van 13 mei 2022 van de Bijlage bij het Verdrag zullen ingevolge artikel VII, tweede lid, onderdeel b, van het Verdrag in werking treden op 1 januari 2024, tenzij voor 1 oktober 2023 ten minste een derde van de Verdragsluitende Regeringen de Secretaris-Generaal schriftelijk heeft bericht het voorstel niet te aanvaarden.

Uitgegeven de *eenentwintigste* februari 2023.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

W.B. HOEKSTRA