

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

A. Problem und Ziel

Das Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs wurde am 9. April 1965 im Rahmen der IMCO (Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation; heute: IMO – Internationale Seeschiffahrts-Organisation) in London angenommen. Es dient der Erleichterung des Seeverkehrs beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Seeschiffen in und aus Häfen der Vertragsparteien durch Vereinfachung und Vereinheitlichung von Formalitäten bzw. deren Beschränkung auf ein Mindestmaß.

Die konkreten Vorschriften zur Erleichterung des Seeverkehrs sind in der Anlage zu dem Übereinkommen enthalten. Die Anlage wurde und wird regelmäßig geändert und erweitert, um sie an die Entwicklungen des Seeverkehrs und den technischen Fortschritt anzupassen. Eine erneute Überarbeitung der Anlage soll im Jahr 2021 fertiggestellt sein.

Das Übereinkommen wurde von der Bundesregierung am 9. April 1965 unterzeichnet und ist am 24. September 1967 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten (BGBl. 1967 II S. 2434, 2435).

Seinerzeit wurde die damalige Fassung des Übereinkommens von der Bundesregierung als völkerrechtlicher Vertrag eingestuft, der keines Vertragsgesetzes bedurfte. Das Übereinkommen wurde im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt gemacht. Die mehrfachen Änderungen bzw. Erweiterungen der Anlage und die gewachsene Bedeutung der Vorschriften für die maritime Wirtschaft führen 50 Jahre nach Inkrafttreten zu einer Neubewertung der Rechtsnatur des Übereinkommens.

Aufgrund der Änderungen ist das Übereinkommen einschließlich der Anlage in ihrer aktuellen Fassung als ein völkerrechtlicher Vertrag einzustufen, der sich auf die Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes bedürfen solche Verträge bei Abschluss und Änderungen der Zustimmung oder Mitwirkung der jeweils für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes (Vertragsgesetz). Die Änderungen des Übereinkommens regeln Bereiche, die sowohl in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union als auch ihrer Mitgliedstaaten fallen (nach Unionsrecht sogenanntes „unechtes“ gemischtes Übereinkommen). Da die Union weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei des Übereinkommens ist, hat sie die Mitgliedstaaten ermächtigt, im Namen der Union den Änderungen des Übereinkommens zuzustimmen, soweit diese in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen (Beschluss (EU) 2016/807 des Rates vom 15. März 2016).

Die Zustimmung des Bundesgesetzgebers zu dem Übereinkommen durch ein Vertragsgesetz ist zur Inkorporierung des Übereinkommens in die deutsche Rechtsordnung und zur Schaffung von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit für die Zukunft geboten. Zugleich soll ein erleichtertes Verfahren zur Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, geschaffen werden.

B. Lösung

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die Zustimmung des Gesetzgebers zu dem Übereinkommen einschließlich der Anlage in ihrer aktuell geltenden Fassung eingeholt werden. Darüber hinaus ist eine Ermächtigung zur Inkraftsetzung von zukünftigen Änderungen der Anlage im Wege der Rechtsverordnung vorgesehen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund:

Keiner.

Beim Bund entsteht durch die Feststellung, dass die Änderungen des Übereinkommens – soweit diese in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen – nunmehr das Erfordernis eines Vertragsgesetzes nach Artikel 59 Absatz 2 Grundgesetz auslösen, kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Inhalte des Übereinkommens sind bereits Bestandteile des geltenden Rechts. Das Vertragsgesetz löst keinen weiteren Umsetzungsbedarf aus. In der Bundesrepublik Deutschland entsprechen die geltende Rechtslage sowie die Verwaltungspraxis bereits den aktuellen Vorgaben des Übereinkommens, soweit die Zuständigkeit für die Rechtssetzung nicht ohnehin auf die Europäische Union übergegangen ist.

Länder:

Keiner.

Auch bei den Ländern entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Inhalte des Übereinkommens sind bereits Bestandteile des geltenden Landesrechts.

F. Weitere Kosten

Keine.



BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 10. Mai 2020

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965
zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 989. Sitzung am 15. Mai 2020 beschlossen, gegen den
Gesetzesentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen
zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Entwurf**Gesetz
zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965
zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs
(FAL-Übereinkommen)****Vom**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in London am 9. April 1965 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (BGBl. 1967 II S. 2434, 2435; 1984 II S. 938, 939), das zuletzt durch die vom Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London durch Entschließung FAL.10(35) am 16. Januar 2009 angenommenen, am 27. Mai 2011 berichtigten Änderungen (BGBl. 2011 II S. 980, 981) geändert worden ist, sowie den von dem Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in London durch Entschließung FAL.12(40) am 8. April 2016 angenommenen Änderungen der Anlage zu diesem Übereinkommen wird zugestimmt. Das Übereinkommen in der geänderten Fassung wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Änderungen der Anlage nach Artikel VII des Übereinkommens, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen und deren Änderungen im Bundesgesetzblatt zu veröffentlichen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich, soweit es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fällt, auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Dieses Gesetz bedarf nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 6 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates, weil das Übereinkommen in seiner Anlage Regelungen des Verwaltungsverfahrens enthält, die sich auch an die Länder richten und insoweit für abweichendes Landesrecht keinen Raum lassen.

Zu Artikel 2

Die Ermächtigung zur Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage im Wege der Rechtsverordnung nach Artikel 80 Absatz 1 des Grundgesetzes soll der Entlastung des Gesetzgebers dienen und zugleich eine zeitnahe Umsetzung zukünftiger Änderungen ermöglichen. Der Rahmen und die Ziele des Übereinkommens sind in der Präambel und in den Artikeln I bis IV dargestellt. Das Verfahren zur Änderung der Anlage ist in Artikel VII beschrieben. Hiernach treten vom Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs mit Zweidrittelmehrheit angenommene Änderungen 15 Monate nach deren Bekanntgabe durch den Generalsekretär in Kraft, wenn sie nicht von einem Drittel der Vertragsregierungen innerhalb von zwölf Monaten nach dieser Bekanntgabe schriftlich abgelehnt werden.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, da es sich um eine Rechtsverordnung aufgrund eines Bundesgesetzes handelt, das in weiten Teilen nach Artikel 83 des Grundgesetzes von den Ländern als eigene Angelegenheit ausgeführt wird. Dies gilt in erster Linie für die Organisation und die Abläufe in den Häfen.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Das Übereinkommen ist nach seinem Artikel X Absatz 2 Buchstabe b für die Bundesrepublik Deutschland am 24. September 1967 in Kraft getreten (BGBl. 1967 II S. 2434).

Schlussbemerkung

Das Gesetz ist erforderlich, um der völkerrechtlichen Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland nachzukommen.

Das Übereinkommen dient dem Ziel, den internationalen Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verzögerungen für Schiffe und an Bord befindliche Personen und Güter zu vermeiden. Hierzu bezweckt es eine Reduzierung, Vereinfachung und Vereinheitlichung von nationalen Formalitäten, die beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von zivilen Seeschiffen in und aus Häfen der Vertragsparteien zu erfüllen sind. Damit besteht ein indirekter Zusammenhang zu den Managementregeln 5 und 6. Darüber hinaus sind durch die Regelungen des Übereinkommens ebenfalls indirekt die Nachhaltigkeitsindikatorenbereiche 1a und 1b „Ressourcenschonung“ sowie Indikatorenbereich 2 „Klimaschutz“ betroffen. Direkt betroffen ist der Nachhaltigkeitsindikator 11a „Mobilität-Gütertransportintensität“, da durch die Regelungen im Übereinkommen Hindernisse für den internationalen Seeverkehr aufgrund unterschiedlicher nationaler Regelungen abgebaut werden.

Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden geprüft. Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen Männern und Frauen. Er wirkt sich in gleicher Weise auf die Geschlechter aus. Die Relevanzprüfung in Bezug auf Gleichstellungsfragen fällt somit negativ aus.

Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Convention visant à faciliter le trafic maritime international

(Übersetzung)

The Contracting Governments:

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

Have agreed as follows:

Les Gouvernements contractants,

désireux de faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux,

sont convenus des dispositions suivantes:

Die Vertragsregierungen –

in dem Wunsch, den Seeverkehr zu erleichtern, indem sie die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Schiffen auf Auslandfahrt vereinfachen und auf ein Mindestmaß beschränken –

sind wie folgt übereingekommen:

Article I

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

Article I^{er}

Conformément aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe, les Gouvernements contractants s'engagent à adopter toutes mesures appropriées tendant à faciliter et à accélérer le trafic maritime international, ainsi qu'à éviter les retards inutiles aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord.

Artikel I

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, nach Maßgabe dieses Übereinkommens und seiner Anlage alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um den internationalen Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verzögerungen für Schiffe und an Bord befindliche Personen und Sachen zu vermeiden.

Article II

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

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

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

Article II

1) Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour élaborer et appliquer les mesures destinées à faciliter l'arrivée, le séjour au port et la sortie des navires. Ces mesures seront, dans toute la mesure du possible, au moins aussi favorables que celles qui sont en vigueur pour d'autres modes de transport internationaux, bien qu'elles puissent en différer selon les conditions particulières à chacun d'eux.

2) Les mesures destinées à faciliter le trafic maritime international, prévues dans la présente Convention et son Annexe, s'appliquent également aux navires d'Etats riverains ou non de la mer, dont les gouvernements sont parties à la présente Convention.

3) Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux bateaux de plaisance.

Artikel II

(1) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, nach Maßgabe dieses Übereinkommens bei der Festlegung und Anwendung von Maßnahmen zur Erleichterung des Einlaufens, Aufenthalts und Auslaufens von Schiffen zusammenzuarbeiten. Diese Maßnahmen dürfen, soweit irgend durchführbar, nicht weniger günstig sein als die bei anderen Arten des internationalen Verkehrs angewandten Maßnahmen; sie können jedoch entsprechend den jeder Verkehrsart eigenen Bedingungen voneinander abweichen.

(2) Die in diesem Übereinkommen und seiner Anlage vorgesehenen Maßnahmen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs finden gleichermaßen auf die Schiffe von Küstenstaaten und Nichtküstenstaaten Anwendung, deren Regierungen Vertragsparteien des Übereinkommens sind.

(3) Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe und nicht gewerblichen Zwecken dienenden Vergnügungsfahrzeuge.

Article III

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

Article IV

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

Article V

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

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

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

Article VI

For the purposes of the present Convention and its Annex:

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

* Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:

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

Article III

Les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer pour uniformiser dans toute la mesure du possible les procédures, formalités et documents dans tous les domaines où cette uniformisation peut faciliter et améliorer le trafic maritime international, ainsi qu'à réduire au minimum les modifications jugées nécessaires pour répondre à des exigences d'ordre interne.

Article IV

Afin d'atteindre les objectifs énoncés aux articles précédents de la présente Convention, les Gouvernements contractants s'engagent à coopérer entre eux ou par l'intermédiaire de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime* (ci-après dénommée «l'Organisation») pour les questions se rapportant aux procédures, formalités et documents requis, ainsi qu'à leur application au trafic maritime international.

Article V

1) Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme faisant obstacle à l'application de mesures plus favorables dont un Gouvernement contractant fait ou pourrait faire bénéficier le trafic maritime international en vertu de sa législation nationale ou de dispositions de tout autre accord international.

2) Aucune des dispositions de la présente Convention, ou de son Annexe, ne doit être interprétée comme empêchant un Gouvernement contractant d'appliquer des mesures temporaires qu'il juge nécessaires pour préserver la moralité, la sécurité et l'ordre publics, ou pour empêcher l'introduction ou la propagation de maladies ou de fléaux risquant d'affecter la santé publique ou de s'attaquer aux animaux ou aux végétaux.

3) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent régis par la législation des Gouvernements contractants.

Article VI

Aux fins d'application de la présente Convention et de son Annexe, on entend:

a) par «normes», les dispositions qu'il est jugé possible et nécessaire de faire appliquer uniformément par les Gouvernements contractants, conformément à la Convention, afin de faciliter le trafic maritime international;

* Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:

En vertu des amendements à la Convention portant création de l'Organisation qui sont entrés en vigueur le 22 mai 1982, le nom de l'Organisation est devenu «Organisation maritime internationale».

Artikel III

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, zusammenzuarbeiten, um eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren auf allen Gebieten zu erreichen, auf denen diese Vereinheitlichung den internationalen Seeverkehr erleichtern und verbessern würde, und Änderungen der Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren, die aufgrund besonderer innerstaatlicher Verhältnisse notwendig werden, auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Artikel IV

Zur Erleichterung der in den vorstehenden Artikeln bezeichneten Ziele verpflichten sich die Vertragsregierungen, untereinander oder durch die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation* (im Folgenden als „Organisation“ bezeichnet) in Angelegenheiten zusammenzuarbeiten, welche die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren sowie ihre Anwendung auf den internationalen Seeverkehr betreffen.

Artikel V

(1) Dieses Übereinkommen und seine Anlagen sind nicht so auszulegen, als verhinderten sie die Anwendung weitergehender Erleichterungen für den internationalen Seeverkehr, die eine Vertragsregierung aufgrund ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder anderer internationaler Übereinkünfte jetzt oder künftig gewährt.

(2) Dieses Übereinkommen und seine Anlage sind nicht so auszulegen, als hinderten sie eine Vertragsregierung an der Anwendung vorübergehender Maßnahmen, die diese Regierung für erforderlich hält, um die öffentliche Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit zu gewährleisten oder um die Einschleppung oder Verbreitung von Krankheiten oder Seuchen zu verhindern, die Menschen, Tiere oder Pflanzen bedrohen.

(3) Alle Angelegenheiten, die in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelt sind, unterliegen weiterhin den Rechtsvorschriften der Vertragsregierungen.

Artikel VI

Im Sinne dieses Übereinkommens und seiner Anlage bedeuten

a) „Normen“ die Maßnahmen, deren nach dem Übereinkommen erfolgende einheitliche Anwendung durch die Vertragsregierungen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs erforderlich und durchführbar ist,

* Hinweis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Die Bezeichnung der Organisation wurde durch die am 22. Mai 1982 in Kraft getretene Änderung des Übereinkommens der Organisation in „Internationale Seeschiffahrts-Organisation“ geändert.

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

b) par «pratiques recommandées», les dispositions qu'il est jugé souhaitable de faire appliquer par les Gouvernements contractants pour faciliter le trafic maritime international.

b) „Empfehlungen“ die Maßnahmen, deren Anwendung durch die Vertragsregierungen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs wünschenswert ist.

Article VII

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

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

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

b) Any amendment to the Annex under this paragraph shall enter into force fifteen months after communication of the proposal to all Contracting Governments by the Secretary-General unless within twelve months after the communication at least one-third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the proposal.

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

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

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

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

Article VII

1) L'Annexe à la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.

2) Tout Gouvernement contractant peut proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»):

a) Tout amendement proposé conformément au présent paragraphe est examiné par le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation, à condition qu'il ait été diffusé trois mois au moins avant la réunion dudit Comité. S'il est adopté par les deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, le Secrétaire général le communique à tous les Gouvernements contractants.

b) Tout amendement à l'Annexe, adopté conformément au présent paragraphe, entre en vigueur quinze mois après que le Secrétaire général a communiqué la proposition à tous les Gouvernements contractants, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'ait, dans un délai de douze mois après cette communication, notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ladite proposition.

c) Le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de toute notification qu'il reçoit conformément à l'alinéa b) ainsi que de la date d'entrée en vigueur.

d) Les Gouvernements contractants qui n'acceptent pas un amendement ne sont pas liés par cet amendement mais suivent la procédure définie à l'article VIII de la présente Convention.

3) Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.

4) Le Secrétaire général informe dans les meilleurs délais tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur de tout amendement adopté conformément au présent article.

Artikel VII

(1) Die Anlage zu diesem Übereinkommen kann von den Vertragsregierungen auf Vorschlag einer dieser Regierungen oder durch eine zu diesem Zweck einberufene Konferenz geändert werden.

(2) Jede Vertragsregierung kann eine Änderung der Anlage vorschlagen, indem sie dem Generalsekretär der Organisation (im Folgenden als „Generalsekretär“ bezeichnet) einen Änderungsentwurf übermittelt:

a) Jede nach diesem Absatz vorgeschlagene Änderung wird vom Erleichterungsausschuss der Organisation geprüft, sofern sie mindestens drei Monate vor der Sitzung dieses Ausschusses verteilt worden ist. Wird die Änderung von zwei Dritteln der im Ausschuss anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen angenommen, so wird sie vom Generalsekretär allen Vertragsregierungen übermittelt.

b) Jede auf Grund dieses Absatzes vorgenommene Änderung der Anlage tritt fünfzehn Monate nach Übermittlung des Vorschlags an alle Vertragsregierungen durch den Generalsekretär in Kraft, sofern nicht innerhalb von zwölf Monaten nach der Übermittlung mindestens ein Drittel der Vertragsregierungen dem Generalsekretär schriftlich notifiziert haben, dass sie den Vorschlag nicht annehmen.

c) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsregierungen von jeder nach Buchstabe b eingegangenen Notifikation und vom Zeitpunkt des Inkrafttretens.

d) Vertragsregierungen, die eine Änderung nicht annehmen, sind durch diese Änderung nicht gebunden, haben jedoch das in Artikel VIII vorgesehene Verfahren zu beachten.

(3) Auf Ersuchen von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen beruft der Generalsekretär eine Konferenz der Vertragsregierungen ein, um über Änderungen der Anlage zu beraten. Jede von dieser Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen angenommene Änderung tritt sechs Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem der Generalsekretär den Vertragsregierungen die angenommene Änderung notifiziert hat.

(4) Der Generalsekretär notifiziert allen Unterzeichnerregierungen alsbald die Annahme und das Inkrafttreten jeder nach diesem Artikel angenommenen Änderung.

Article VIII

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

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

(3) Contracting Governments are urged to bring their formalities, documentary requirements and procedures into accord with the Recommended Practices in so far as practicable. As soon as any Contracting Government brings its own formalities, documentary requirements and procedures into accord with any Recommended Practice, it shall notify the Secretary-General thereof.

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

Article IX

The Secretary-General shall convene a conference of the Contracting Governments for revision or amendment of the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting Governments. Any revision or amendments shall be adopted by a two-thirds majority vote of the conference and then certified and communicated by the Secretary-General to all Contracting Governments for their acceptance. One year after the acceptance of the revision or amendments by two-thirds of the Contracting Governments, each revision or amendment shall enter into force for all Contracting Governments except those which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the revision or amendment. The conference may by a two-thirds majority vote determine

Article VIII

1) Tout Gouvernement contractant, soit qu'il juge impossible de se conformer à l'une quelconque des normes en y adaptant ses procédures, formalités et documents, soit qu'il estime nécessaire pour des raisons particulières d'exiger des dispositions différentes de celles prévues dans ladite norme, doit informer le Secrétaire général de cette situation et des différences existant avec la norme. Cette notification intervient aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard du Gouvernement intéressé ou lorsqu'il a pris la décision d'exiger des procédures, formalités et documents différant des prescriptions de la norme.

2) S'il s'agit d'amendement à une norme ou d'une norme nouvellement adoptée, l'existence d'une différence doit être notifiée au Secrétaire général aussitôt que possible après la date d'entrée en vigueur de ces modifications ou après que la décision a été prise d'exiger des procédures, formalités ou documents différents. Tout Gouvernement contractant peut notifier en même temps les mesures qu'il se propose de prendre pour adapter les procédures, formalités ou documents qu'il exige aux dispositions de la norme amendée ou nouvelle.

3) Les Gouvernements contractants sont instamment invités à adapter dans toute la mesure du possible aux pratiques recommandées les procédures, formalités et documents qu'ils exigent. Dès qu'un Gouvernement contractant a réalisé cette concordance, il en informe le Secrétaire général.

4) Le Secrétaire général informe les Gouvernements contractants de toute notification qui lui est faite en application des paragraphes précédents du présent article.

Article IX

Le Secrétaire générale convoque une conférence des Gouvernements contractants, pour la revision ou l'amendement de la présente Convention, à la demande d'un tiers au moins des Gouvernements contractants. Les dispositions révisées ou les amendements sont adoptés par la conférence à la majorité des deux tiers; ils font l'objet de copies certifiées conformes qui sont ensuite adressées par le Secrétaire général à tous les Gouvernements contractants pour approbation. Une année après que les dispositions révisées ou les amendements auront été approuvés par les deux tiers des Gouvernements contractants, chaque revision ou amendement entrera en vigueur à l'égard de tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, auront dé-

Artikel VIII

(1) Stellt eine Vertragsregierung fest, dass es ihr nicht möglich ist, eine Norm zu befolgen, indem sie ihre eigenen Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren damit gänzlich in Übereinstimmung bringt, oder hält sie es aus besonderen Gründen für notwendig, Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren einzuführen, die von dieser Norm abweichen, so teilt sie dies dem Generalsekretär mit und notifiziert ihm die Unterschiede zwischen ihren eigenen Verfahrensweisen und der betreffenden Norm. Diese Notifikation erfolgt so bald wie möglich, nachdem das Übereinkommen für die betreffende Regierung in Kraft getreten ist oder nachdem derartige abweichende Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren eingeführt worden sind.

(2) In Fällen, in denen eine Norm geändert oder in denen eine neue Norm angenommen wird, notifiziert die Vertragsregierung dem Generalsekretär eine etwaige Abweichung so bald wie möglich nach Inkrafttreten der geänderten oder neu angenommenen Norm oder nach Einführung der abweichenden Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren; die Notifikation kann einen Hinweis darauf enthalten, welche Maßnahme in Aussicht genommen ist, um die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren in volle Übereinstimmung mit der geänderten oder neu angenommenen Norm zu bringen.

(3) Die Vertragsregierungen werden dringend ersucht, ihre Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren soweit wie möglich mit den Empfehlungen in Einklang zu bringen. Sobald eine Vertragsregierung diese Übereinstimmung herbeigeführt hat, notifiziert sie dies dem Generalsekretär.

(4) Der Generalsekretär unterrichtet die Vertragsregierung von jeder Notifikation, die ihm nach den vorstehenden Absätzen zugegangen ist.

Artikel IX

Auf Ersuchen von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen beruft der Generalsekretär eine Konferenz der Vertragsregierungen zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens ein. Revisionen oder Änderungen bedürfen der Annahme durch eine Zweidrittelmehrheit der Konferenz; sie werden sodann vom Generalsekretär in beglaubigten Abschriften allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt. Eine Revision oder Änderung tritt ein Jahr nach ihrer Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Revision oder Änderung erklärt haben, dass sie dieselbe nicht annehmen. Bei der Annahme einer Revision oder Änderung kann die Konferenz mit Zweidrittelmehrheit feststellen, die Re-

at the time of its adoption that a revision or amendment is of such a nature that any Contracting Government which has made such a declaration and which does not accept the revision or amendment within a period of one year after the revision or amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a Party to the Convention.

Article X

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

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

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance; or

(c) accession.

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

(3) The Government of any State not entitled to become a Party under paragraph 2 of this Article may apply through the Secretary-General to become a Party and shall be admitted as a Party in accordance with paragraph 2, provided that its application has been approved by two-thirds of the Members of the Organization other than Associate Members.

Article XI

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

Article XII

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

claré qu'ils ne l'approuvent pas. La conférence peut, par un vote à la majorité des deux tiers, décider au moment de l'adoption d'un texte révisé ou d'un amendement que celui-ci est d'une nature telle que tout Gouvernement qui a fait cette déclaration et qui n'approuve pas la revision ou l'amendement dans le délai d'une année après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la Convention.

Article X

1) La présente Convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter de ce jour et elle restera ensuite ouverte à l'adhésion.

2) Les Gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque des institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice, peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) la signature sans réserve quant à l'approbation;
- b) la signature avec réserve quant à l'approbation, suivie d'approbation; et

c) l'adhésion.

L'approbation ou l'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3) Le Gouvernement de tout Etat non habilité à devenir partie à la Convention en vertu du paragraphe 2 du présent article peut en faire la demande au Secrétaire général. Il pourra être admis à devenir partie à la Convention, conformément aux dispositions du paragraphe 2, à condition que sa demande ait été approuvée par les deux tiers des Membres de l'Organisation autres que les Membres associés.

Article XI

La présente Convention entre en vigueur soixante jours après la date à laquelle les Gouvernements de dix Etats au moins l'auront signée sans réserve quant à l'approbation ou auront déposé leur instrument d'approbation ou d'adhésion. Elle entre en vigueur, à l'égard de tout Gouvernement qui l'approuve ou y adhère ultérieurement, soixante jours après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

Article XII

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur trois années à l'égard d'un Gouvernement contractant, ce Gouvernement peut la dénoncer par notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique à tous les autres Gouvernements contractants la teneur et la date de réception de toute notification de cette nature. Cette dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à la fin

vision oder Änderung sei so geartet, dass jede Vertragsregierung, die eine solche Erklärung abgegeben hat und die Revision oder Änderung nicht binnen einem Jahr nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

Artikel X

(1) Dieses Übereinkommen liegt sechs Monate, vom heutigen Tag an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.

(2) Die Regierung von Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder von Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,

b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder

c) indem sie beitreten.

Die Annahme oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär.

(3) Die Regierung eines Staates, der nicht berechtigt ist, nach Absatz 2 Vertragspartei zu werden, kann über den Generalsekretär den Antrag stellen, Vertragspartei zu werden, und wird nach Absatz 2 als solche zugelassen, sofern dieser Antrag von zwei Dritteln der ordentlichen Mitglieder der Organisation genehmigt worden ist.

Artikel XI

Dieses Übereinkommen tritt sechzig Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von mindestens zehn Staaten es entweder ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder aber Annahme- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Für eine Regierung, deren Annahme oder Beitritt zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt, tritt das Übereinkommen sechzig Tage nach Hinterlegung der Annahme- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel XII

Drei Jahre, nachdem dieses Übereinkommen für eine Vertragsregierung in Kraft getreten ist, kann diese es durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation kündigen; der Generalsekretär notifiziert allen anderen Vertragsregierungen den Inhalt dieser Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs. Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Notifikation dem Generalsekretär zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren, in der Notifikation

de toute période plus longue que pourra spécifier ladite notification. bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Article XIII

- (1)
- (a) The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory, and may at any time by notification in writing given to the Secretary-General declare that the Convention shall extend to such territory.
- (b) The present Convention shall from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification extend to the territory named therein.
- (c) The provisions of Article VIII of the present Convention shall apply to any territory to which the Convention is extended in accordance with the present Article; for this purpose, the expression "its own formalities, documentary requirements or procedures" shall include those in force in that territory.
- (d) The present Convention shall cease to extend to any territory one year after the receipt by the Secretary-General of a notification to this effect, or on such later date as may be specified therein.

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

Article XIV

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

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

Article XIII

- 1)
- a) Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire, pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Secrétaire général, déclarer que la Convention s'étend à un tel territoire.
- b) L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification, à partir de la date de réception de celle-ci ou de toute autre date qui y est indiquée.
- c) Les dispositions de l'article VIII de la présente Convention s'appliquent à tout territoire auquel la Convention s'étend conformément au présent article. L'expression «ses procédures, formalités et documents» comprend dans ce cas les dispositions en vigueur dans le territoire en question.
- d) La présente Convention cesse de s'appliquer à tout territoire après un délai d'un an à partir de la date de réception d'une notification adressée à cet effet au Secrétaire général, ou à la fin de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

2) Le Secrétaire général notifie à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable.

Article XIV

Le Secrétaire général fait connaître à tous les Gouvernements signataires de la Convention, à tous les Gouvernements contractants et à tous les Membres de l'Organisation:

- a) l'état des signatures apposées à la présente Convention et leur date;
- b) le dépôt des instruments d'approbation et d'adhésion, ainsi que les dates de dépôt;
- c) la date à laquelle la Convention entrera en vigueur conformément à l'article XI;
- d) les notifications reçues conformément aux articles XII et XIII ainsi que leur date;
- e) la convocation de toute conférence prévue aux articles VII et IX.

Artikel XIII

- (1)
- a) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet sobald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.
- b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.
- c) Artikel VIII findet auf jedes Hoheitsgebiet Anwendung, auf welches das Übereinkommen nach dem vorliegenden Artikel erstreckt wird; zu diesem Zweck schließt der Ausdruck „ihre eigenen Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren“ diejenigen ein, die in dem betreffenden Hoheitsgebiet in Kraft sind.
- d) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem eine entsprechende Notifikation dem Generalsekretär zugegangen ist, oder zu einem späteren, in der Notifikation angegebenen Zeitpunkt nicht mehr auf ein bestimmtes Hoheitsgebiet erstreckt.

(2) Der Generalsekretär setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäß Absatz 1 und von dem jeweiligen Zeitpunkt in Kenntnis, zu dem die Erstreckung beginnt.

Artikel XIV

Der Generalsekretär unterrichtet alle Unterzeichnerregierungen, alle Vertragsregierungen und alle Mitglieder der Organisation

- a) von jeder Unterzeichnung dieses Übereinkommens und dem Zeitpunkt, zu dem sie erfolgt ist;
- b) von jeder Hinterlegung einer Annahme- oder Beitrittsurkunde und dem Zeitpunkt, zu dem sie erfolgt ist;
- c) von dem Zeitpunkt, zu dem das Übereinkommen nach Artikel XI in Kraft tritt;
- d) von jeder nach den Artikeln XII und XIII eingegangenen Notifikation und ihrem Datum;
- e) von der Einberufung einer Konferenz nach Artikel VII oder IX.

Article XV

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

Article XV

La présente Convention et son Annexe seront déposées auprès du Secrétaire général qui en communiquera des copies certifiées conformes aux Gouvernements signataires et à tous les autres Gouvernements qui adhèrent à la présente Convention. Dès que la Convention entrera en vigueur, le Secrétaire général la fera enregistrer conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Artikel XV

Dieses Übereinkommen und seine Anlage werden beim Generalsekretär hinterlegt; dieser übermittelt den Unterzeichnerregierungen und den beitretenen Regierungen beglaubigte Abschriften. Der Generalsekretär lässt das Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen registrieren.

Article XVI

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

Article XVI

La présente Convention et son Annexe sont rédigées en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, lesquelles sont déposées avec les textes originaux signés.

Artikel XVI

Dieses Übereinkommen und seine Anlage sind in englischer und französischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen werden in russischer und spanischer Sprache angefertigt und mit den unterzeichneten Unterschriften hinterlegt.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at London this ninth day of April 1965.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements, ont signé la présente Convention.

Fait à Londres, le 9 avril 1965.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu London am 9. April 1965.

Annex	Annexe	Anlage
Section 1 Definitions and general provisions A. Definitions	Chapitre 1 Définitions et dispositions générales A. Définitions	Abschnitt 1 Begriffsbestimmungen und allgemeine Bestimmungen A. Begriffsbestimmungen
For the purpose of the provisions of this annex, the following meanings shall be attributed to the terms listed:	Pour l'application des dispositions de la présente Annexe, les significations ci-après seront attribuées aux expressions:	Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:
<i>Attempted stowaway.</i> 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.	<i>Passager clandestin potentiel.</i> Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port.	<i>Blinder Passagier im Tatversuch.</i> Eine Person, die sich ohne Zustimmung des Reeders oder Kapitäns oder eines sonstigen Verantwortlichen auf einem Schiff oder in Ladung, die später auf das Schiff geladen wird, versteckt und die an Bord des Schiffes vor dessen Auslaufen aus dem Hafen entdeckt wird.
<i>Cargo.</i> 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.	<i>Cargaison.</i> Tous biens, marchandises, objets et articles quelconques transportés à bord d'un navire, autres que la poste, les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès et appareils, les engins de transport qui ne font pas l'objet d'un contrat de transport avec un chargeur, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés des passagers.	<i>Ladung.</i> Alle auf einem Schiff beförderten Güter, Waren, Gegenstände und Artikel jeder Art mit Ausnahme von Postsachen, Schiffsvorräten, Schiffersatzteilen und Schiffsausrüstung, Beförderungseinheiten, die nicht im Rahmen eines Beförderungsvertrags mit einem Verfrachter befördert werden, der persönlichen Habe der Besatzung und des Reisegepäckes der Fahrgäste.
<i>Cargo transport unit (CTU).</i> A freight container, swap-body, vehicle, railway wagon or any other similar unit.	<i>Engin de transport.</i> Conteneur, caisse mobile, véhicule, wagon de chemin de fer ou tout autre engin analogue.	<i>Güterbeförderungseinheit (CTU).</i> Ein Frachtcontainer, Wechselbehälter, Fahrzeug, Eisenbahnwagon oder eine sonstige Beförderungseinheit ähnlicher Art.
<i>Clearance.</i> Accomplishment of customs and/or other formalities necessary to:	<i>Dédouanement.</i> Accomplissement des formalités douanières et/ou d'autres formalités nécessaires pour:	<i>Abfertigung.</i> Die Erfüllung der Zoll- und/oder sonstigen Formalitäten, die vorgeschrieben sind, damit
(a) Permit goods to enter home use, to be exported or to be placed under another customs procedure (so called customs clearance),	a) mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier,	a) Güter zum freien Verkehr überlassen, ausgeführt oder in ein anderes Zollverfahren überführt werden können (so genannte Zollabfertigung),
(b) Permit persons to enter the territory of a State, or	b) permettre à des personnes d'entrer sur le territoire d'un État, ou	b) Personen in das Hoheitsgebiet eines Staates einreisen können oder
(c) Permit a ship to enter or depart a port within the territory of a State.	c) permettre à un navire d'entrer dans un port situé sur le territoire d'un État ou de le quitter.	c) ein Schiff in einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Staates einlaufen oder aus einem solchen Hafen auslaufen kann.
<i>Crew's effects.</i> Clothing, items in everyday use and other articles, which may include currency, belonging to the crew and carried on the ship.	<i>Effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage.</i> Vêtements, articles d'usage courant et tous autres objets, y compris éventuellement des espèces monétaires, appartenant aux membres de l'équipage et transportés à bord du navire.	<i>Persönliche Habe der Besatzung.</i> Kleidungsstücke, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und andere Artikel – einschließlich etwaiger Zahlungsmittel –, die der Besatzung gehören und auf dem Schiff befördert werden.
<i>Crew member.</i> Any person actually employed for duties on board during a voyage in the working or service of a ship and included in the crew list.	<i>Membre de l'équipage.</i> Toute personne qui est effectivement engagée pour accomplir à bord, au cours d'un voyage, des tâches se rapportant au fonctionnement ou au service du navire et qui figure sur la liste de l'équipage.	<i>Besatzungsmitglied.</i> Jede Person, die auf einer Reise im Betrieb oder bei der Wartung eines Schiffes tatsächlich an Bord beschäftigt und in der Besatzungsliste aufgeführt ist.
<i>Cruise ship.</i> A ship on an international voyage carrying passengers participating in a group programme and accommodated aboard, for the purpose of making scheduled temporary tourist visits at one or more different ports, and which during the voyage does not normally:	<i>Navire de croisière.</i> Navire qui effectue un voyage international et qui loge à son bord des passagers participant à un programme collectif et faisant des escales touristiques temporaires, suivant un plan déterminé, dans un ou plusieurs ports. Au cours du voyage, le navire ne doit en principe:	<i>Schiff auf Kreuzfahrt.</i> Ein Schiff auf Auslandsfahrt, das Fahrgäste befördert, die an einem Gruppenprogramm teilnehmen und an Bord wohnen, um einem oder mehreren verschiedenen Häfen planmäßige, zeitlich begrenzte Besuche abzustatten, und das während der Reise normalerweise nicht
(a) embark or disembark any other passengers;	a) ni embarquer ou débarquer d'autres passagers;	a) andere Fahrgäste aufnimmt oder absetzt;
(b) load or discharge any cargo.	b) ni charger ou décharger des marchandises.	b) Ladung aufnimmt oder löscht.

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

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

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

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

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

Master. The person having command of a ship.

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

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

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

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

Document. Support d'information présentant des données, sous une forme électronique ou non.

Heure prévue d'arrivée (HPA). Heure à laquelle un navire estime qu'il arrivera à la station de pilotage desservant le port ou heure à laquelle il compte arriver à un emplacement précis de la zone portuaire où la réglementation portuaire s'applique.

Conteneur. Engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété, qui est spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rupture de charge, est conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement et a des accessoires prévus à cet effet et est approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée. Le terme «conteneur» n'englobe ni les véhicules ni l'emballage mais il inclut les conteneurs transportés sur un châssis.

Code ISPS. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation.

Manifeste. Document récapitulant les diverses données extraites des connaissements et d'autres documents de transport délivrés pour le transport de marchandises à bord des navires.

Capitaine. Personne qui a le commandement d'un navire.

Passager en transit. Passager qui arrive d'un pays étranger à bord d'un navire dans le but de poursuivre son voyage vers un pays étranger à bord d'un navire ou par tout autre mode de transport.

Bagages accompagnés des passagers. Biens, y compris éventuellement des espèces monétaires, transportés pour le compte d'un passager sur le même navire que celui-ci, qu'ils soient ou non en sa possession personnelle, à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'un contrat de transport ou autre accord analogue.

Port. Tout port, terminal, terminal au large, chantier naval et chantier de réparation ou rade qui est normalement utilisé pour le chargement, le déchargement, les réparations et le mouillage des navires, ou tout autre endroit auquel un navire peut faire escale.

Objet postal. Correspondance et autres objets confiés par des administrations postales en vue de leur expédition par navire et destinés à être remis, dans un port touché par le navire, à des administrations postales.

Dokument. Durch Daten in elektronischer oder nichtelektronischer Form dargestellte Informationen.

Voraussichtliche Ankunftszeit (ETA). Die Uhrzeit, zu der ein Schiff voraussichtlich an der Lotsenstation des Hafens ankommt oder zu der es annimmt, in einem bestimmten Bereich innerhalb des Hafengebiets einzufahren, in dem die Hafenordnung gilt.

Frachtcontainer. Ein Transportgefäß, das von dauerhafter Beschaffenheit und daher genügend widerstandsfähig ist, um wiederholt verwendet werden zu können; das besonders dafür gebaut ist, um die Beförderung von Gütern durch einen oder mehrere Verkehrsträger ohne Umladung des Inhalts zu erleichtern; das so gebaut ist, dass es gesichert und/oder leicht umgeschlagen werden kann und hierfür Eckbeschläge hat und das in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen von 1972 über sichere Container (CSC) in seiner geänderten Fassung zugelassen ist. Der Begriff „Frachtcontainer“ schließt weder Fahrzeuge noch die Verpackung ein, jedoch sind Frachtcontainer, die auf Chassis befördert werden, eingeschlossen.

ISPS-Code. Der am 12. Dezember 2002 mit Entschließung 2 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) beschlossene „Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)“, in der durch die Organisation jeweils geänderten Fassung.

Manifest. Dokument, das die verschiedenen Daten aus den Frachtbriefen und sonstigen Beförderungspapieren, die für die Beförderung von Gütern auf Schiffen ausgegeben werden, zusammenfasst.

Kapitän. Person, welche die oberste Anordnungsbefugnis auf einem Schiff hat.

Durchreisender. Ein Fahrgast, der an Bord eines Schiffes aus einem fremden Land kommt, um seine Reise mit dem Schiff oder einem anderen Verkehrsmittel in ein fremdes Land fortzusetzen.

Reisegepäck der Fahrgäste. Eigentum, einschließlich etwaiger Zahlungsmittel, das für einen Fahrgast auf demselben Schiff wie er selbst befördert wird, auch wenn es sich nicht in seinem persönlichen Besitz befindet, sofern es nicht auf Grund eines Frachtvertrags oder einer anderen ähnlichen Vereinbarung befördert wird.

Hafen. Jeder Hafen, jeder Umschlagplatz an der Küste, jeder der Küste vorgelagerte Umschlagplatz, jede Bau- und Reparaturwerft und jede Reede, die normalerweise für das Beladen, Entladen, Reparieren und Ankern von Schiffen benutzt werden, oder jeder sonstige Ort, den ein Schiff anlaufen kann.

Postsachen. Brief- und andere Sendungen, die von Postverwaltungen eingeliefert werden, um per Schiff befördert zu werden, und die zur Auslieferung an Postverwaltungen in den Anlaufhäfen des Schiffes bestimmt sind.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pouvoirs publics. Organismes ou fonctionnaires dans un État qui sont chargés d'appliquer ou de faire observer les lois et règlements dudit État se rapportant à l'un quelconque des aspects des normes et pratiques recommandées que contient la présente Annexe.

Mainlevée. Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

Mesures de sûreté. Mesures élaborées et appliquées conformément aux accords internationaux visant à renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones et installations portuaires, ainsi que celle des marchandises acheminées par la chaîne logistique internationale, en vue de détecter et de prévenir des actes illicites.

Agent maritime. Partie représentant le propriétaire et/ou l'affréteur (le mandant) du navire au port. Si des instructions lui sont données dans ce sens, l'agent est responsable envers le mandant, en coopération avec le port, des mesures à prendre pour qu'un poste à quai soit disponible, pour assurer tous les services portuaires et de gestion au port nécessaires, répondre aux exigences du capitaine et de l'équipage, accomplir les formalités portuaires et autres (y compris la préparation et la communication des documents appropriés), ainsi que pour dédouaner ou réceptionner la cargaison au nom du mandant.

Armateur. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, qu'il s'agisse d'une personne physique ou morale, ainsi que toute personne autre que l'agent maritime agissant au nom du propriétaire ou de l'exploitant.

Documents de bord. Certificats et autres documents que le capitaine du navire doit pouvoir présenter pour attester la conformité du navire à la réglementation internationale ou nationale.

Agrès et appareils du navire. Articles, autres que les pièces de rechange du navire, qui sont transportés à bord du navire pour y être utilisés et qui sont amovibles mais non consommables notamment les accessoires tels que les embarcations de sauvetage, le matériel de sauvetage, les meubles et autres articles d'équipement du navire.

Pièces de rechange du navire. Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés au navire qui les transporte.

Provisions de bord. Marchandises à utiliser à bord, comprenant les produits de consommation, les marchandises à vendre aux passagers et aux membres de l'équipage, le combustible et les lubrifiants, mais non compris les agrès et appareils et les pièces de rechange du navire.

Chargeur. Partie qui est nommée sur le connaissement ou sur la lettre de transport comme étant le chargeur et/ou qui a passé un contrat de transport avec un transporteur (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé). Le chargeur

Behörden. Die Dienststellen oder Bediensteten in einem Staat, die für die Anwendung und Durchsetzung der Gesetze und sonstigen Vorschriften des betreffenden Staates, die sich in irgendeiner Weise auf die in dieser Anlage enthaltenen Normen und Empfehlungen beziehen, verantwortlich sind.

Überlassung. Von den Zollbehörden vorgeordnete Handlung, um Güter nach erfolgter Zollabfertigung den Beteiligten zur Verfügung zu stellen.

Sicherheitsmaßnahmen. Maßnahmen, die nach Maßgabe internationaler Übereinkünfte erarbeitet und umgesetzt werden, um die Sicherheit an Bord von Schiffen, in Hafenbereichen und Anlagen sowie von Gütern in der internationalen Lieferkette zu verbessern und um widerrechtliche Handlungen aufzudecken und zu verhüten.

Schiffsagent. Die Partei, die den Reeder und/oder Charterer (Auftraggeber) im Hafen vertritt. Sofern er entsprechend angewiesen wurde, ist der Agent gegenüber dem Auftraggeber dafür verantwortlich, dass er zusammen mit dem Hafen einen Liegeplatz, alle erforderlichen Hafen- und sonstigen Dienstleistungen regelt, sich um die Bedürfnisse des Kapitäns und der Besatzung kümmert, die Abfertigung des Schiffes durch die Hafenverwaltung und sonstige Behörden regelt (einschließlich der Erstellung und Einreichung der entsprechenden Unterlagen) und Ladung im Namen des Auftraggebers freigibt oder entgegennimmt.

Reeder. Eine natürliche oder juristische Person, der ein Schiff gehört, oder die es betreibt, oder jede andere Person als der Schiffsagent, die im Namen des Eigentümers oder des Betreibers handelt.

Schiffsdokumente. Zeugnisse und sonstige Dokumente, die der Kapitän eines Schiffes zur Verfügung stellen muss, um die Einhaltung der internationalen oder nationalen Vorschriften durch das Schiff nachzuweisen.

Schiffsausrüstung. Gegenstände, ausgenommen Schiffersatzteile, die an Bord eines Schiffes zum dortigen Gebrauch befördert werden und beweglich, aber nicht verbrauchbar sind, einschließlich des Zubehörs wie Rettungsboote, Rettungsvorrichtungen, Möbel, Schiffsgerät und ähnliches.

Schiffersatzteile. Gegenstände, die zur Reparatur oder zum Ersatz von Teilen des Schiffes bestimmt sind, auf dem sie befördert werden.

Schiffsvorräte. Güter – auch verbrauchbare –, die zum Gebrauch auf dem Schiff oder zum Verkauf an Fahrgäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, sowie Treib- und Schmiermittel, nicht aber die Schiffsausrüstung und die Schiffersatzteile.

Befrachter. Die Partei, die im Konnossement oder Frachtbrief als Befrachter und/oder diejenige eingetragen ist, die einen Beförderungsvertrag mit einem Transportunternehmen schließt (oder in deren Namen oder Auftrag ein Beförderungsvertrag ge-

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

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

Stowaway. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person and who is detected on board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of arrival, and is reported as a stowaway by the master to the appropriate authorities.

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

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

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

B. General provisions

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

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

1.1.1 Not in use.

est également désigné «chargeur expéditeur».

Autorisation de descendre à terre. Autorisation accordée à un membre de l'équipage de séjourner à terre pendant l'escale du navire, dans les limites géographiques ou les délais fixés, le cas échéant, par les pouvoirs publics.

Guichet unique. Système permettant de communiquer les informations normalisées visées par la Convention à un seul point d'entrée.

Passager clandestin. Personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant un passager clandestin.

Admission temporaire. Le régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, sans application des prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

Heure d'arrivée. Heure à laquelle un navire s'arrête, au mouillage ou à quai, dans un port.

Document de transport. Document attestant un contrat de transport entre un armateur et un chargeur, tel qu'une lettre de transport maritime, un connaissement ou un support d'information de transport multimodal.

B. Dispositions générales

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

1.1 Norme. Les pouvoirs publics ne demandent, dans tous les cas, que les renseignements indispensables et en réduisent le nombre au minimum.

1.1.1 Inusitée.

geschlossen worden ist). Der Befrachter wird auch als Versender bezeichnet.

Landgang. Erlaubnis für ein Besatzungsmitglied, sich während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen innerhalb der gegebenenfalls von den Behörden festgesetzten geographischen oder zeitlichen Grenzen an Land aufzuhalten.

Zentrales Meldeportal. Eine Einrichtung, die es ermöglicht, standardisierte Informationen nach Maßgabe des Übereinkommens einer einzigen Anlaufstelle vorzulegen.

Blinder Passagier. Eine Person, die sich ohne Zustimmung des Reeders, des Kapitäns oder eines sonstigen Verantwortlichen auf einem Schiff oder in Ladung, die später auf das Schiff geladen wird, versteckt und die an Bord des Schiffes nach dessen Auslaufen aus dem Hafen oder beim Löschen von Ladung im Anlaufhafen entdeckt und vom Kapitän den zuständigen Behörden als blinder Passagier gemeldet wird.

Vorübergehende Verwendung. Das Zollverfahren, nach dem bestimmte Güter unter bedingter vollständiger oder teilweiser Aussetzung der Eingangsabgaben und -steuern und frei von Einfuhrverboten und -beschränkungen wirtschaftlicher Art in ein Zollgebiet verbracht werden dürfen; diese Güter müssen zu einem bestimmten Zweck eingeführt werden und zur Wiederausfuhr innerhalb einer bestimmten Frist und, von der normalen Wertminderung der Ware infolge ihres Gebrauchs abgesehen, in unverändertem Zustand bestimmt sein.

Ankunftszeit. Die Uhrzeit, zu der ein Schiff in einem Hafen vor Anker geht oder am Kai anlegt.

Beförderungspapier. Dokument zum Nachweis eines Beförderungsvertrags zwischen einem Reeder und einem Befrachter, wie etwa ein Seefrachtbrief, ein Frachtbrief oder ein Dokument für die multimodale Beförderung.

B. Allgemeine Bestimmungen

In Verbindung mit Artikel V Absatz 2 des Übereinkommens hindert diese Anlage die Behörden nicht daran, geeignete Maßnahmen – einschließlich der Einholung weiterer Auskünfte – zu treffen, wenn diese bei Betrugsverdacht oder zur Behandlung besonderer Probleme, welche die öffentliche Ordnung (*ordre public*), die öffentliche Sicherheit oder die öffentliche Gesundheit ernstlich gefährden, wie widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit des Seeverkehrs und der unerlaubte Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen, oder zur Verhütung der Einschleppung oder Verbreitung von Krankheiten oder Seuchen, die Tiere oder Pflanzen bedrohen, erforderlich werden.

1.1 Norm. Die Behörden verlangen in allen Fällen nur die unbedingt notwendigen Angaben und halten die Zahl der einzelnen Fragen möglichst gering.

1.1.1 Nicht in Gebrauch.

1.2 Recommended Practice. Notwithstanding the fact that documents for certain purposes may be separately prescribed and required in this annex, public authorities, bearing in mind the interests of those who are required to complete the documents as well as the purposes for which they are to be used, should provide for any two or more such documents that are to be submitted by the same party to be combined into one in any case in which this is practicable and in which an appreciable degree of facilitation would result.

1.3 Recommended Practice. Measures and procedures imposed by Contracting Governments for the purposes of security or preventing the trafficking of narcotics should be efficient. Such measures and procedures (e.g. risk management and cross-checking of information) should be implemented in such a manner as to cause a minimum of interference with, and to prevent unnecessary delays to, ships and persons or property on board.

C. Systems for the electronic exchange of information

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

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

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

1.3^{quin} Recommended Practice. Contracting Governments should encourage public authorities to introduce arrangements to enable the submission of all the information required by public authorities in connection with the arrival, stay and departure of ships, persons and cargo, avoiding duplication, to a "Single Window".

Consideration should also be given to such a Single Window serving as the mechanism through which the public authorities communicate decisions and other information covered by this Convention.

1.4 Not in use.

1.5 Not in use.

1.2 Pratique recommandée. Bien que des documents nécessaires à certaines fins puissent être prescrits séparément et exigés dans la présente Annexe, les pouvoirs publics, prenant en considération l'intérêt des personnes qui sont tenues de remplir lesdits documents ainsi que l'objet de ces documents, devraient faire en sorte que deux ou plusieurs de ces documents qui doivent être soumis par la même partie soient amalgamés en un seul document chaque fois que cela est possible et qu'il en résulterait une simplification appréciable.

1.3 Pratique recommandée. Les mesures et procédures imposées par les Gouvernements contractants à des fins de sûreté et de prévention du trafic de stupéfiants devraient être efficaces. Ces mesures et procédures, telles que la gestion des risques et le recoupement d'informations, devraient être appliquées de manière à causer une gêne minimale aux navires, aux personnes et aux biens se trouvant à bord et à empêcher que des retards inutiles ne leur soient imposés.

C. Systèmes d'échange électronique de l'information

1.3^{bis} Norme. Les pouvoirs publics prennent toutes les mesures nécessaires pour établir des systèmes d'échange électronique de l'information d'ici au 8 avril 2019.

1.3^{ter} Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour faciliter l'accomplissement des formalités doivent fournir aux propriétaires de navires et autres parties intéressées les renseignements nécessaires au sujet des exigences de ces systèmes et prévoir une période de transition suffisante avant que l'utilisation de ces systèmes ne soit rendue obligatoire. Une période d'au moins 12 mois doit s'écouler pour que leur utilisation soit obligatoire à compter de la date de l'adoption de ces systèmes.

1.3^{quater} Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, pendant une période transitoire, accepter que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités soient soumis à la fois sous forme électronique et sur papier.

1.3^{quinter} Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics à mettre en place des moyens qui permettent d'adresser à un «guichet unique», afin d'éviter toute duplication, tous les renseignements relatifs à l'entrée, au séjour au port et au départ des navires, des personnes et de la cargaison que requièrent les pouvoirs publics.

Il faudrait aussi envisager qu'un guichet unique de ce type serve de mécanisme qui permette aux pouvoirs publics de faire part de décisions et autres renseignements visés par la Convention FAL.

1.4 Inusitée.

1.5 Inusitée.

1.2 Empfehlung. Auch wenn in dieser Anlage Dokumente für bestimmte Zwecke einzeln vorgeschrieben und verlangt werden, sollen die Behörden im Interesse derjenigen Personen, welche die Dokumente auszufüllen haben, sowie unter Berücksichtigung ihres Verwendungszwecks in allen Fällen, in denen dies möglich ist und zu einer wesentlichen Erleichterung führen würde, dafür sorgen, dass zwei oder mehr Dokumente, die von derselben Partei vorzulegen sind, zusammengefasst werden.

1.3 Empfehlung. Von den Vertragsregierungen vorgeschriebene Maßnahmen und Verfahren für Zwecke der Sicherheit oder der Verhütung des Verkehrs mit Suchtstoffen sollen wirksam sein. Diese Maßnahmen und Verfahren (z. B. Risikomanagement und Gegenprüfung von Daten) sollen so angewendet werden, dass sie nur möglichst geringe Störungen für Schiffe und an Bord befindliche Personen und Sachen mit sich bringen und unnötige Verzögerungen für diese vermeiden.

C. Systeme zum elektronischen Informationsaustausch

1.3^{bis} Norm. Die Behörden ergreifen bis zum 8. April 2019 alle notwendigen Maßnahmen für die Einführung von Systemen zum elektronischen Informationsaustausch.

1.3^{ter} Norm. Die Behörden stellen bei Einführung von Systemen zum elektronischen Informationsaustausch zur Unterstützung von Abfertigungsvorgängen den Reedern und sonstigen Beteiligten die notwendigen Informationen zu den Systemanforderungen zur Verfügung und gewähren einen angemessenen Übergangszeitraum, bevor die Nutzung der Systeme verbindlich vorgeschrieben wird. Ein Zeitraum von mindestens zwölf Monaten ab dem Zeitpunkt der Einführung solcher Systeme für den Übergang zur verbindlichen Nutzung der Systeme ist vorzusehen.

1.3^{quart} Empfehlung. Die Behörden sollen für einen Übergangszeitraum die Vorlage der erforderlichen Informationen für die Abfertigungsvorgänge sowohl in elektronischer als auch in Papierform erlauben.

1.3^{quin} Empfehlung. Die Vertragsregierungen sollen die Behörden dazu anregen, im Hinblick auf die Vermeidung von Doppelarbeit Vereinbarungen zu treffen, um die Vorlage aller von den Behörden benötigten Angaben im Zusammenhang mit der Ankunft, dem Aufenthalt und der Abfahrt von Schiffen, Personen und Fracht über ein Zentrales Meldeportal zu ermöglichen.

Es soll ebenfalls erwogen werden, ob ein solches Zentrales Meldeportal als Mechanismus dienen kann, über den die Behörden Entscheidungen und sonstige Informationen im Rahmen dieses Übereinkommens mitteilen.

1.4 Nicht in Gebrauch.

1.5 Nicht in Gebrauch.

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

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

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

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

- (a) afford all interested parties, from the outset, the opportunity for consultation;
- (b) evaluate existing procedures and eliminate those which are unnecessary;
- (c) determine those procedures which are to be computerized;
- (d) use United Nations (UN) Recommendations, WCO Information Packages and relevant ISO Standards to the maximum extent practicable;
- (e) adapt these systems for multimodal applications;
- (f) take appropriate steps to minimize the cost of implementing these systems to operators and other private parties; and
- (g) give attention to the desirability of obtaining compatibility with other relevant information systems.

1.7.1 Recommended Practice. Contracting Governments should encourage public authorities and other parties concerned to cooperate or participate directly in the development of electronic systems using internationally agreed Standards with a view

1.6 Norme. Les pouvoirs publics qui adoptent des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités limitent les renseignements qu'ils exigent des armateurs et autres parties intéressées à ceux qui sont prescrits par la Convention FAL.

1.6^{bis} Norme. Lorsqu'ils adoptent des systèmes d'échange électronique des données qu'exigent les pouvoirs publics pour l'entrée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et de la cargaison afin de faciliter l'accomplissement des formalités, les Gouvernements contractants encouragent les pouvoirs publics et autres parties intéressées (armateurs, sociétés de manutention, ports maritimes et/ou agents, etc.) à échanger les données en se conformant aux normes pertinentes de l'Organisation des Nations Unies, y compris les normes de l'ONU applicables à l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (UN/EDIFACT) ou à d'autres normes agréées au niveau international, comme les normes XML.

1.6^{ter} Pratique recommandée. Lorsqu'ils adoptent de nouveaux formats de messages électroniques, les pouvoirs publics devraient laisser la possibilité d'utiliser les formats de messages électroniques existants en accord avec les parties concernées.

1.7 Pratique recommandée. Lorsqu'ils envisagent, adoptent ou modifient des systèmes d'échange électronique de l'information pour l'accomplissement des formalités, les pouvoirs publics devraient:

- a) donner, dès le début, à toutes les parties intéressées l'occasion de participer à des consultations;
- b) évaluer les procédures existantes et éliminer celles qui sont inutiles;
- c) déterminer les procédures qui doivent être informatisées;
- d) appliquer, dans toute la mesure possible dans la pratique, les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU), les modules d'information de l'OMD et les normes pertinentes de l'ISO;
- e) adapter ces systèmes à des fins d'application multimodale;
- f) prendre les mesures voulues pour réduire au minimum le coût de la mise en œuvre de ces systèmes pour les exploitants et autres parties privées; et
- g) ne pas oublier qu'il est souhaitable d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes d'information pertinents.

1.7.1 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient encourager les pouvoirs publics ainsi que les autres parties concernées à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes électroniques utilisant des normes

1.6 Norm. Die Behörden beschränken bei Einführung von Systemen zum elektronischen Informationsaustausch für Abfertigungsvorgänge die Angaben, die sie von Reedern oder sonstigen Beteiligten verlangen, auf die Angaben, die durch das Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs vorgeschrieben sind.

1.6^{bis} Norm. Führen die Vertragsregierungen zur Erleichterung von Abfertigungsvorgängen Systeme zum elektronischen Informationsaustausch betreffend Angaben ein, welche die Behörden hinsichtlich der Ankunft, des Aufenthalts und der Abfahrt von Schiffen, Personen und Fracht verlangen, so regen sie die Behörden und sonstigen Beteiligten (Reeder, Güterumschlagbetriebe, Seehäfen und/oder Agenten und so weiter) dazu an, Daten nach Maßgabe der einschlägigen Normen der Vereinten Nationen, einschließlich der Normen der Vereinten Nationen für den elektronischen Datenaustausch in Verwaltung, Handel und Verkehr (UN/EDIFACT), oder anderer international vereinbarter Normen, wie der XML-Norm, auszutauschen.

1.6^{ter} Empfehlung. Führen die Behörden neue elektronische Meldeformate ein, so sollen sie weiterhin die Verwendung der bestehenden elektronischen Meldeformate im Einvernehmen mit den Beteiligten gestatten.

1.7 Empfehlung. Bei der Planung, Einführung oder Änderung von Systemen zum elektronischen Informationsaustausch für Abfertigungsvorgänge sollen die Behörden

- a) allen Beteiligten von Anfang an Gelegenheit zu Konsultationen geben;
- b) die bestehenden Verfahren überprüfen und unnötige Verfahren abschaffen;
- c) die Verfahren bestimmen, die auf computergestützte Verarbeitung umgestellt werden sollen;
- d) soweit praktisch irgend möglich, die Empfehlungen der Vereinten Nationen (VN), die Informationspakete der Welt-Zollorganisation und die einschlägigen ISO-Normen anwenden;
- e) diese Systeme an eine multimodale Anwendung anpassen;
- f) geeignete Maßnahmen treffen, um die Kosten der Einrichtung dieser Systeme für die Nutzer und andere private Beteiligte auf ein Mindestmaß zu beschränken und
- g) darauf achten, dass es wünschenswert ist, dass diese Systeme mit anderen einschlägigen Informationssystemen kompatibel sind.

1.7.1 Empfehlung. Die Vertragsregierungen sollen die Behörden und sonstige Beteiligte dazu anregen, mit ihnen zusammenzuarbeiten oder sich unmittelbar an der Entwicklung elektronischer Systeme unter Anwendung international vereinbarter Nor-

to enhancing the exchange of information relating to the arrival, stay and departure of ships, persons and cargo and assuring inter-operability between the systems of public authorities and other parties concerned.

1.8 *Not in use.*

1.8.1 *Not in use.*

D. Illicit drug trafficking

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

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

E. Control techniques

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

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

thereby facilitating the legitimate circulation of persons and goods.

Section 2

Arrival, stay and departure of the ship

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

A. General

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

internationales agréées en vue d'optimiser l'échange d'informations se rapportant à l'entrée, au séjour et à la sortie des navires, aux personnes et à la cargaison, et d'assurer une interopérabilité entre les systèmes des pouvoirs publics et ceux des autres parties concernées.

1.8 *Inusitée.*

1.8.1 *Inusitée.*

D. Trafic illicite de drogues

1.9 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient s'efforcer d'instituer des accords de coopération avec les armateurs et autres parties intéressées pour leur permettre d'être mieux à même de combattre la contrebande de drogues tout en assouplissant les formalités. De tels accords pourraient se fonder sur les mémorandums d'accord de l'Organisation mondiale des douanes et sur les directives connexes.

1.10 Norme. Lorsque, dans le cadre d'un accord de coopération, les pouvoirs publics, les armateurs et autres parties intéressées ont accès à des renseignements sensibles d'ordre commercial ou d'un autre ordre, ils doivent respecter le caractère confidentiel de ces renseignements.

E. Techniques de contrôle

1.11 Norme. Les pouvoirs publics ont recours à la gestion des risques pour renforcer leurs procédures de contrôle aux frontières en ce qui concerne:

- la mainlevée et le dédouanement de la cargaison;
- les dispositions en matière de sûreté; et
- le ciblage de la contrebande,

et facilitent ainsi la légitime circulation des personnes et des marchandises.

Chapitre 2

Entrée, séjour au port et sortie des navires

Le présent chapitre concerne les formalités exigées des armateurs par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie d'un navire; il ne signifie nullement que certains certificats et autres documents présentés par le navire qui concernent son immatriculation, ses dimensions, sa sécurité, son équipage et autres renseignements ne doivent pas être présentés pour inspection aux autorités compétentes.

A. Dispositions générales

2.1 Norme. Les pouvoirs publics n'exigent pas, à l'arrivée ou à la sortie des navires auxquels s'applique la présente Convention, la remise de documents autres que ceux qui sont prévus dans le présent chapitre.

men zu beteiligen, um den Informationsaustausch betreffend Angaben über die Ankunft, den Aufenthalt und die Abfahrt von Schiffen, Personen und Fracht zu verbessern und die Interoperabilität zwischen den Systemen der Behörden und sonstiger Beteiligter zu gewährleisten.

1.8 *Nicht in Gebrauch.*

1.8.1 *Nicht in Gebrauch.*

D. Unerlaubter Verkehr mit Suchtstoffen

1.9 Empfehlung. Die Behörden sollen sich darum bemühen, mit Reedern und sonstigen Beteiligten Kooperationsvereinbarungen mit dem Ziel zu schließen, ihre Fähigkeit zur Bekämpfung des Drogenschmuggels zu verbessern, gleichzeitig jedoch zu weiteren Erleichterungsmaßnahmen zu kommen. Solche Vereinbarungen könnten auf der Grundlage der Absprachen der Weltzollorganisation und der dazugehörigen Richtlinien geschlossen werden.

1.10 Norm. Erhalten Behörden, Reeder oder sonstige Beteiligte im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen Zugang zu schutzbedürftigen Geschäfts- oder sonstigen Informationen, so sind diese Informationen vertraulich zu behandeln.

E. Kontrollverfahren

1.11 Norm. Die Behörden benutzen das Risikomanagement dazu, ihre Grenzkontrollverfahren im Hinblick auf

- die Überlassung/Abfertigung von Fracht,
- Sicherheitsvorschriften und
- ihre Fähigkeit zur Bekämpfung des Schmuggels

zu verbessern, wodurch der rechtmäßige Verkehr von Personen und Gütern erleichtert wird.

Abschnitt 2

Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen der Schiffe

Dieser Abschnitt betrifft die Förmlichkeiten, welche die Behörden beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen eines Schiffes von den Reedern verlangen; er schließt nicht aus, dass die Vorlage der von dem Schiff zur Verfügung gestellten Bescheinigungen und sonstigen Dokumente betreffend Registrierung, Vermessung, Sicherheit, Besatzung und andere damit zusammenhängende Fragen zwecks Überprüfung durch die zuständigen Behörden verlangt wird.

A. Allgemeines

2.1 Norm. Die Behörden verlangen beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes, auf welches das Übereinkommen Anwendung findet, keine anderen als die in diesem Abschnitt vorgesehenen Dokumente zum Verbleib bei ihnen.

The documents in question are:

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

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

2.1.2 **Standard.** Public authorities shall develop procedures for the lodgement of pre-arrival and pre-departure information in order to facilitate the processing of such information for the expedited subsequent release/clearance of cargo and persons.

2.1.3 **Recommended Practice.** National legislation should specify the conditions for the lodgement of pre-arrival and pre-departure information. With regard to the point in time of transmission of the pre-arrival information, it should not normally be set before the moment the ship has left the country of departure. However, national legislation could, in addition to the basic rule, also specify the exceptions from this principle where required, e.g. for voyages of short duration.

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

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

Les documents visés sont:

- la déclaration générale
- la déclaration de la cargaison
- la déclaration des provisions de bord
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- la liste de l'équipage
- la liste des passagers
- le manifeste de marchandises dangereuses
- le bordereau prescrit par la Convention postale universelle pour la poste
- la déclaration maritime de santé
- les renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS
- les renseignements électroniques préables sur la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes
- le formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.

2.1.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants n'imposent pas de formalités, de redevances ni de droits consulaires pour les documents requis pour l'accomplissement des formalités concernant les navires, y compris la transmission électronique des documents.

2.1.2 **Norme.** Les pouvoirs publics mettent au point les procédures à suivre pour transmettre les données préalables à l'entrée et à la sortie du navire, de façon à faciliter le traitement de ces données pour que s'effectuent rapidement par la suite la mainlevée et le dédouanement de la cargaison et l'accomplissement des formalités concernant les personnes.

2.1.3 **Pratique recommandée.** La législation nationale devrait préciser les conditions relatives à la transmission des données préalables à l'entrée et à la sortie du navire. Le moment auquel les données préalables à l'entrée devraient être transmises ne devrait pas normalement être antérieur au moment où le navire quitte le pays de départ. La législation nationale pourrait toutefois, outre la règle de base, définir également les exceptions à ce principe lorsque cela est nécessaire, par exemple pour les voyages de courte durée.

2.1.3^{bis} **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient, quand ils soumettent les renseignements électroniques préalables concernant la cargaison aux fins de l'évaluation des risques par les douanes, tenir compte des délais spécifiés dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD.

2.1.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger la transmission séparée d'une déclaration générale, d'une déclaration de cargaison, de la liste de l'équipage, de la liste des passagers et du manifeste de marchandises dangereuses lorsque les éléments de données

Es sind dies folgende Dokumente:

- Allgemeine Erklärung
- Frachterklärung
- Erklärung über die Schiffsvorräte
- Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- Besatzungsliste
- Fahrgastliste
- Gefahrgut-Manifest
- das auf Grund des Weltpostvertrags erforderliche Postdokument
- die Seegesundheitserklärung
- sicherheitsbezogene Angaben nach SOLAS-Regel XI-2/9.2.2
- elektronische Vorabinformationen über die Fracht für die Gefahrenanalyse des Zolls
- Vorabmeldungsformular für die Abfallentladung in Hafenauffangeinrichtungen, sofern dieses der Organisation mitgeteilt worden ist.

2.1.1 **Norm.** Die Vertragsregierungen verlangen im Zusammenhang mit den für die Abfertigung von Schiffen erforderlichen Dokumenten keine konsularischen Formalitäten, Abgaben oder Gebühren, auch nicht bei der elektronischen Vorlage von Dokumenten.

2.1.2 **Norm.** Die Behörden erarbeiten Verfahren für die Übermittlung von Angaben vor dem Ein- und Auslaufen, um die Bearbeitung solcher Angaben zur Beschleunigung der nachfolgenden Überlassung/Abfertigung von Fracht und Personen zu erleichtern.

2.1.3 **Empfehlung.** Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften sollen die Bedingungen für die Übermittlung von Angaben vor dem Ein- und Auslaufen näher bestimmen. Der Zeitpunkt für die Übermittlung der Angaben vor dem Einlaufen soll normalerweise nicht vor dem Zeitpunkt liegen, zu dem das Schiff das Abfahrtsland verlassen hat. Allerdings können die innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die grundsätzliche Regelung hinaus, falls erforderlich, auch die Ausnahmen von dieser Regel festlegen, z. B. bei Reisen von kurzer Fahrtdauer.

2.1.3^{bis} **Empfehlung.** Die Behörden sollen für die Vorlage elektronischer Vorabinformationen über die Fracht für die Gefahrenanalyse des Zolls die im Regelwerk SAFE (*SAFE Framework of Standards*) der Weltzollorganisation festgelegten Fristen berücksichtigen.

2.1.4 **Empfehlung.** Die Behörden sollen nicht die Hinterlegung einer gesonderten Allgemeinen Erklärung, Frachterklärung, Besatzungsliste, Fahrgastliste und eines Gefahrgut-Manifests verlangen, wenn die in diesen Dokumenten enthaltenen Einzeldaten in den vor dem Einlaufen oder vor dem

information or in the ship's manifest.

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

B. Contents and purpose of documents

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

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

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

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

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

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

contenus dans ces documents sont inclus dans les renseignements transmis préalablement à l'arrivée ou au départ ou dans le manifeste du navire.

2.1.5 **Norme.** Les pouvoirs publics réutilisent les données transmises préalablement à l'arrivée ou au départ du navire, lorsque de telles données sont requises.

B. Contenu et objet des papiers de bord

2.2 **Norme.** La déclaration générale est le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée et à la sortie, les données relatives au navire.

2.2.1 **Pratique recommandée.** Le même modèle de déclaration générale devrait être accepté tant à l'entrée qu'à la sortie du navire.

2.2.2 **Pratique recommandée.** Dans la déclaration générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes:

- nom, type et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- numéro du voyage
- renseignements relatifs à l'immatriculation
- renseignements relatifs à la jauge
- nom du capitaine
- nom et coordonnées de l'agent du navire
- description sommaire de la cargaison
- nombre de membres de l'équipage
- nombre de passagers
- renseignements sommaires relatifs au voyage
- date et heure d'arrivée/de départ
- port d'arrivée/de départ
- besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus
- dernier port d'escale/prochain port d'escale.

2.2.3 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration générale soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.3 **Norme.** La déclaration de la cargaison est le document de base sur lequel figurent les données relatives à la cargaison exigées par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie. Cependant, des renseignements sur les cargaisons dangereuses peuvent être demandés séparément.

Auslaufen übermittelten Angaben oder im Schiffsmanifest enthalten sind.

2.1.5 **Norm.** Die Behörden verwenden die vor dem Einlaufen und vor dem Auslaufen übermittelten Angaben erneut in nachfolgenden Verfahren, sofern solche Daten benötigt werden.

B. Inhalt und Zweck der Dokumente

2.2 **Norm.** Die Allgemeine Erklärung ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den Behörden benötigten Daten über das Schiff enthält.

2.2.1 **Empfehlung.** Beim Einlaufen und Auslaufen des Schiffes soll für die Allgemeine Erklärung ein und dasselbe Formblatt verwendet werden.

2.2.2 **Empfehlung.** In der Allgemeinen Erklärung sollen die Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- Name, Art und IMO-Nummer des Schiffes
- Rufzeichen
- Flaggenstaat des Schiffes
- Nummer der Reise
- Einzelheiten über die Registrierung
- Einzelheiten über die Tonnage
- Name des Kapitäns
- Name und Kontaktdaten des Schiffsagenten
- Kurze Beschreibung der Ladung
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Anzahl der Fahrgäste
- Kurze Angaben über die Reise
- Ankunfts-/Abfahrtstag und -zeit
- Einlauf-/Auslaufhafen
- Anforderungen des Schiffes in Bezug auf Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände
- letzter Anlaufhafen/nächster Anlaufhafen.

2.2.3 **Norm.** Die Behörden erkennen an, dass die Allgemeine Erklärung entweder vom Kapitän, dem Schiffsagenten oder einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form rechtsgültig gemacht worden ist.

2.3 **Norm.** Die Frachterklärung ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den Behörden benötigten Daten über die Ladung enthält. Es kann jedoch verlangt werden, dass Einzelheiten über eine gefährliche Ladung noch gesondert mitgeteilt werden.

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

(a) on arrival

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- name of master
- voyage number
- port of loading
- port where report is made
- freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code
- transport document numbers for cargo to be discharged at the port in question
- ports at which cargo remaining on board will be discharged
- original ports of shipment in respect of goods shipped under multimodal transport documents or through bills of lading

(b) on departure

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- name of master
- voyage number
- port of discharge
- in respect of goods loaded at the port in question: freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code
- transport document numbers for cargo loaded at the port in question.

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

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

2.3.1 **Pratique recommandée.** Dans la déclaration de la cargaison, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger d'autres données que les suivantes:

a) à l'arrivée

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de chargement
- port où est rédigée la déclaration
- identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu
- numéros des documents de transport de la cargaison destinée à être débarquée au port en question
- ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée
- premiers ports d'embarquement des marchandises chargées sous documents de transport multimodal ou connaissements directs.

b) au départ

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- nom du capitaine
- numéro du voyage
- port de déchargement
- pour les marchandises chargées au port en question: identification du conteneur, le cas échéant; marques et numéros; nombre et nature des colis; quantité et description des marchandises, ou code du Système harmonisé (SH) s'il est connu
- numéros des documents de transport pour les marchandises embarquées au port en question.

2.3.2 **Norme.** Pour la cargaison demeurant à bord, les pouvoirs publics ne doivent exiger que des détails sommaires sur un minimum de points essentiels.

2.3.3 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration de la cargaison soit datée et signée par le capitaine, l'armateur ayant délivré le document de transport, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.3.1 **Empfehlung.** In der Frachterklärung sollen die Behörden keine anderen als die folgenden Daten verlangen:

a) beim Einlaufen

- Name und IMO-Nummer des Schiffes
- Flaggenstaat des Schiffes
- Name des Kapitäns
- Nummer der Reise
- Ladehafen
- Hafen, in dem die Erklärung aufgesetzt wird
- gegebenenfalls die Frachtcontainerbezeichnung, Kennzeichen und Nummern, Anzahl und Art der Packstücke, Menge und Beschreibung der Güter oder, soweit vorhanden, der Code nach dem Harmonisierten System (HS)
- Nummern der Beförderungspapiere für Ladung, die in dem betreffenden Hafen gelöscht werden soll
- Häfen, in denen die an Bord verbliebene Ladung gelöscht werden soll
- ursprüngliche Verladehäfen für Güter, die mit Dokumenten für die multimodale Beförderung oder mit Frachtbriefen befördert werden

b) beim Auslaufen

- Name und IMO-Nummer des Schiffes
- Flaggenstaat des Schiffes
- Name des Kapitäns
- Nummer der Reise
- Löschhafen
- bei Gütern, die in dem betreffenden Hafen geladen wurden: gegebenenfalls die Frachtcontainerbezeichnung, Kennzeichen und Nummern, Anzahl und Art der Packstücke, Menge und Beschreibung der Güter oder, soweit vorhanden, der Code nach dem Harmonisierten System (HS)
- Nummern der Beförderungspapiere für Ladung, die in dem betreffenden Hafen geladen wurde.

2.3.2 **Norm.** Bezüglich der an Bord verbleibenden Ladung verlangen die Behörden nur kurze Einzelheiten zu einer Mindestanzahl wichtiger Fragen.

2.3.3 **Norm.** Die Behörden erkennen an, dass die Frachterklärung entweder vom Kapitän, dem Reeder, der das Beförderungspapier ausstellt, dem Schiffsagenten oder einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben oder ihre Echtheit in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt worden ist.

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

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

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

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

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

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

2.5.1 Standard. Public authorities shall accept that the Crew's Effects Declaration is either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned. For the purpose of onboard verification, the public authorities may also require each crew member to sign or verify in a manner acceptable to the public authorities the declaration relating to his/her personal effects.

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

2.3.4 Norme. Les pouvoirs publics acceptent, en lieu et place de la déclaration de la cargaison, un exemplaire du manifeste du navire à la condition qu'il contienne au moins les renseignements visés dans la pratique recommandée 2.3.1 et dans la norme 2.3.2 et qu'il soit signé ou authentifié et daté comme prévu dans la norme 2.3.3.

2.3.4.1 Pratique recommandée. À titre de variante de la norme 2.3.4, les pouvoirs publics peuvent accepter un exemplaire du document de transport signé ou authentifié comme prévu dans la norme 2.3.3 ou une copie certifiée conforme, si la variété et le nombre des marchandises énumérées le permettent et si les données requises et identifiées dans la pratique recommandée 2.3.1 et la norme 2.3.2 qui ne figurent pas sur lesdites copies sont fournies par ailleurs et dûment certifiées.

2.3.5 Norme. Les pouvoirs publics admettent que les colis non portés au manifeste qui sont en la possession du capitaine ne figurent pas sur la déclaration de la cargaison, à condition que les renseignements s'y rapportant leur soient fournis séparément.

2.4 Norme. La déclaration des provisions de bord est le document de base sur lequel figurent les renseignements relatifs aux provisions de bord exigés par les pouvoirs publics à l'entrée comme à la sortie.

2.4.1 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des provisions de bord soit datée et signée par le capitaine ou par un officier de bord dûment autorisé par le capitaine et ayant une connaissance personnelle de ces provisions, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.5 Norme. La déclaration des effets et marchandises de l'équipage est le document de base sur lequel figurent les renseignements exigés par les pouvoirs publics touchant les effets et marchandises de l'équipage. Elle n'est pas exigée à la sortie.

2.5.1 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la déclaration des effets et marchandises de l'équipage soit datée et signée par le capitaine du navire ou par un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés. Aux fins de la vérification à bord, les pouvoirs publics peuvent également exiger que chaque membre de l'équipage signe ou vérifie d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics la déclaration relative à ses effets personnels.

2.5.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient normalement exiger de renseignements pour les effets et marchandises de l'équipage que si ceux-ci ne remplissent pas les conditions requises pour bénéficier d'une exonération des droits ou taxes, ou sont frappés de prohibition ou soumis à des restrictions.

2.3.4 Norm. Die Behörden erkennen statt einer Frachterklärung auch eine Abschrift des Schiffsmanifests an, sofern sie alle nach Empfehlung 2.3.1 und Norm 2.3.2 erforderlichen Angaben enthält und nach Norm 2.3.3 datiert und unterschrieben oder ihre Echtheit bestätigt worden ist.

2.3.4.1 Empfehlung. Abweichend von Norm 2.3.4 können die Behörden auch eine beglaubigte oder eine nach Norm 2.3.3 unterschriebene oder in ihrer Echtheit bestätigte Abschrift des Beförderungsdokuments anerkennen, wenn Art und Menge der Ladung dies möglich machen und sofern alle nach Empfehlung 2.3.1 und Norm 2.3.2 erforderlichen und erfassten Daten, die nicht in diesen Dokumenten enthalten sind, auf andere Weise und gehörig bestätigt beigebracht werden.

2.3.5 Norm. Die Behörden gestatten, dass im Gewahrsam des Kapitäns befindliche Packstücke, die nicht im Manifest aufgeführt sind, von der Frachterklärung ausgenommen werden, sofern Angaben über diese Packstücke gesondert beigebracht werden.

2.4 Norm. Die Erklärung über die Schiffsvorräte ist das grundlegende Dokument beim Einlaufen und Auslaufen, das die von den Behörden benötigten Angaben über die Schiffsvorräte enthält.

2.4.1 Norm. Die Behörden erkennen an, dass die Erklärung über die Schiffsvorräte vom Kapitän oder einem anderen vom Kapitän gehörig befugten und persönlich über die Schiffsvorräte unterrichteten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben ist oder in ihrer Echtheit in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt worden ist.

2.5 Norm. Die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung ist das grundlegende Dokument, das die von den Behörden benötigten Angaben über die persönliche Habe der Besatzung enthält. Sie wird beim Auslaufen nicht verlangt.

2.5.1 Norm. Die Behörden erkennen an, dass die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung vom Kapitän oder einem anderen vom Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form in ihrer Echtheit bestätigt wird. Zur Überprüfung an Bord können die Behörden ferner jedes Besatzungsmitglied auffordern, die Erklärung über seine persönliche Habe zu unterschreiben oder in einer für die Behörden annehmbaren Form zu bestätigen.

2.5.2 Empfehlung. Die Behörden sollen normalerweise nähere Angaben nur über diejenige persönliche Habe der Besatzung verlangen, die nicht für eine Zoll- oder Steuerbefreiung in Betracht kommt oder die Verbots- oder Beschränkungen unterliegt.

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

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

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

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

2.6.3 Not in use.

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

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

2.7.1 Not in use.

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

2.6 Norme. La liste de l'équipage est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire.

2.6.1 Norme. Dans la liste de l'équipage, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres données que les suivantes:

- nom et numéro OMI du navire
- État du pavillon du navire
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- grade ou fonction
- sexe
- date et lieu de naissance
- nature et numéro de la pièce d'identité
- État ayant délivré la pièce d'identité
- date d'expiration de la pièce d'identité
- port et date d'arrivée/de départ du navire
- dernier port d'escale.

2.6.2 Norme. Les pouvoirs publics acceptent que la liste de l'équipage soit datée et signée par le capitaine ou un autre officier de bord dûment autorisé par le capitaine, ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.6.3 Inusitée.

2.6.4 Pratique recommandée. Lorsqu'un navire assurant un service régulier refait escale dans le même port une fois au moins dans la quinzaine et que la composition de son équipage n'a que légèrement changé, les pouvoirs publics ne devraient normalement pas exiger du navire qu'il présente une nouvelle liste complète de l'équipage et devraient accepter la liste sur laquelle auront été indiqués les changements intervenus.

2.7 Norme. La liste des passagers est le document de base requis par les pouvoirs publics sur lequel figurent les données relatives aux passagers, à l'arrivée comme à la sortie d'un navire.

2.7.1 Inusitée.

2.7.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger de cartes d'embarquement ou de débarquement, en sus des listes de passagers, pour les passagers dont le nom figure sur ces listes. Toutefois, lorsque les pouvoirs publics doivent faire face à des problèmes particuliers qui constituent un danger sérieux pour la santé publique, ils peuvent demander à une personne effectuant un voyage international de donner à l'arrivée, par écrit, son adresse au lieu de destination.

2.6 Norm. Die Besatzungsliste ist das grundlegende Dokument, das von den Behörden verlangt wird und Daten über die Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung beim Ein- und Auslaufen eines Schiffes enthält.

2.6.1 Norm. In der Besatzungsliste verlangen die Behörden keine anderen als die folgenden Daten:

- Name und IMO-Nummer des Schiffes
- Flaggenstaat des Schiffes
- Rufzeichen
- Nummer der Reise
- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Dienstrang oder Tätigkeit
- Geschlecht
- Geburtsdatum und -ort
- Art und Nummer des Identitätsdokuments
- Ausstellungsstaat des Identitätsdokuments
- Ablaufdatum des Identitätsdokuments
- Einlauf-/Auslaufhafen und -datum des Schiffes
- letzter Anlaufhafen.

2.6.2 Norm. Die Behörden erkennen an, dass die Besatzungsliste vom Kapitän oder einem anderen vom Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben ist oder ihre Echtheit in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt worden ist.

2.6.3 Nicht in Gebrauch.

2.6.4 Empfehlung. Läuft ein planmäßig verkehrendes Schiff denselben Hafen mindestens einmal innerhalb von 14 Tagen erneut an und sind in der Zusammensetzung der Besatzung nur geringfügige Änderungen eingetreten, so sollen die Behörden nicht die Vorlage einer neuen vollständigen Besatzungsliste verlangen, sondern die vorhandene Besatzungsliste, in der die Änderungen vermerkt sind, entgegennehmen.

2.7 Norm. Die Fahrgastliste ist das grundlegende Dokument, das von den Behörden verlangt wird und Daten über die Fahrgäste beim Ein- und Auslaufen eines Schiffes enthält.

2.7.1 Nicht in Gebrauch.

2.7.2 Empfehlung. Die Behörden sollen bei Fahrgästen, deren Namen in den Fahrgastlisten aufgeführt sind, nicht zusätzlich Ein- oder Ausschiffungskarten verlangen. Sind die Behörden jedoch vor besondere Probleme gestellt, welche die öffentliche Gesundheit ernstlich gefährden, so kann eine Person auf Auslandsfahrt bei der Ankunft aufgefordert werden, schriftlich eine Anschrift am Zielort anzugeben.

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

- name and IMO number of ship
- call sign
- flag State of ship
- voyage number
- family name
- given names
- nationality
- date of birth
- place of birth
- gender
- type of identity or travel document
- serial number of identity or travel document
- issuing State of identity or travel document
- expiry date of identity or travel document
- port of embarkation
- visa number, if appropriate
- port of disembarkation
- port and date of arrival/departure of the ship
- transit passenger or not.

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

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

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

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

- name of ship
- IMO number
- call sign
- voyage number
- flag State of ship
- port of loading
- port of discharge

2.7.3 **Norme.** Dans la liste des passagers, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de données que les suivantes:

- nom et numéro OMI du navire
- indicatif d'appel
- État du pavillon du navire
- numéro du voyage
- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- date de naissance
- lieu de naissance
- sexe
- nature de la pièce d'identité ou du titre de voyage
- numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage
- État ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage
- date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage
- port d'embarquement
- numéro de visa, le cas échéant
- port de débarquement
- port et date d'entrée/de départ du navire
- passager en transit ou non.

2.7.4 **Pratique recommandée.** Une liste établie par l'armateur pour son usage propre devrait être acceptée en lieu et place de la liste des passagers sous réserve qu'elle contienne au moins les renseignements prévus à la norme 2.7.3 et qu'elle soit datée et signée ou authentifiée conformément à la norme 2.7.5.

2.7.5 **Norme.** Les pouvoirs publics acceptent que la liste des passagers soit datée et signée par le capitaine, l'agent du navire ou toute autre personne dûment autorisée par le capitaine ou soit authentifiée d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés.

2.8 **Norme.** Le manifeste de marchandises dangereuses est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics des renseignements concernant les marchandises dangereuses.

2.8.1 **Norme.** Dans le manifeste de marchandises dangereuses, les pouvoirs publics ne doivent pas exiger d'autres renseignements que ceux qui sont indiqués ci-dessous:

- nom du navire
- numéro OMI
- indicatif d'appel
- numéro du voyage
- État du pavillon du navire
- port de chargement
- port de déchargement

2.7.3 **Norm.** In der Fahrgastliste verlangen die Behörden keine anderen als die folgenden Daten:

- Name und IMO-Nummer des Schiffes
- Rufzeichen
- Flaggenstaat des Schiffes
- Nummer der Reise
- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Geburtsdatum
- Geburtsort
- Geschlecht
- Art des Identitäts- oder Reisedokuments
- Seriennummer des Identitäts- oder Reisedokuments
- Ausstellungsstaat des Identitäts- oder Reisedokuments
- Ablaufdatum des Identitäts- oder Reisedokuments
- Einschiffungshafen
- gegebenenfalls Nummer des Visums
- Ausschiffungshafen
- Einlauf-/Auslaufhafen und -datum des Schiffes
- Fahrgast im Durchgangsverkehr oder nicht.

2.7.4 **Empfehlung.** Eine von den Reedern zum eigenen Gebrauch zusammengestellte Liste soll statt der Fahrgastliste entgegengenommen werden, sofern sie mindestens die in Norm 2.7.3 vorgesehenen Angaben enthält und nach Norm 2.7.5 datiert und unterschrieben oder in ihrer Echtheit bestätigt worden ist.

2.7.5 **Norm.** Die Behörden erkennen an, dass die Fahrgastliste vom Kapitän, dem Schiffsagenten oder einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben ist oder ihre Echtheit in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt worden ist.

2.8 **Norm.** Das Gefahrgut-Manifest ist das grundlegende Dokument, das den Behörden die Angaben hinsichtlich gefährlicher Güter vermittelt.

2.8.1 **Norm.** Im Gefahrgut-Manifest verlangen die Behörden keine anderen als die folgenden Angaben:

- Name des Schiffes
- IMO-Nummer
- Rufzeichen
- Nummer der Reise
- Flaggenstaat des Schiffes
- Ladehafen
- Löschhafen

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • stowage position • reference number • marks and numbers <ul style="list-style-type: none"> – freight container identification No(s). – vehicle registration No(s). • UN Number • proper shipping name/(Technical Specifications) • class/(subsidiary risk(s)) • packing group • additional information/marine pollutant/flash point/etc. • number and kind of packages • mass (kg) or volume (L) • EmS • shipping agent. | <ul style="list-style-type: none"> • position d'arrimage • numéro de référence • marques et numéros <ul style="list-style-type: none"> – numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) de fret – numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) • numéro ONU • désignation officielle de transport/(spécifications techniques) • classe/(risque(s) subsidiaire(s)) • groupe d'emballage • renseignements supplémentaires/polluant marin/point d'éclair/etc. • nombre et type de colis • masse (kg) ou volume (L) • fiche de données de sécurité • agent maritime. | <ul style="list-style-type: none"> • Stauplatz • Bezugszeichen • Kennzeichen und Nummern <ul style="list-style-type: none"> – Kennzahl(en) des Frachtcontainers – amtliche(s) Kennzeichen des Fahrzeugs • UN-Nummer • richtiger technischer Name/(technische Bezeichnungen) • Klasse/(Nebengefahr(en)) • Verpackungsgruppe • zusätzliche Angaben/Meeresschadstoff/Flammpunkt/ usw. • Anzahl und Art der Verpackungen • Masse (kg) oder Volumen (l) • Gruppenunfallmerkblatt • Schiffsagent. |
|--|---|--|

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

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

C. Documents on arrival

2.11 Standard. Until the expiration of the transitional period referred to in Standard 1.3^{ter}, public authorities shall in respect of a ship's arrival in port not require more than:

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 4 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew's Effects Declaration
- 4 copies of the Crew List
- 4 copies of the Passenger List
- 1 copy of the Dangerous Goods Manifest
- 1 copy of the Maritime Declaration of Health
- 1 copy of the security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2
- 1 copy of the Advanced Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities when communicated to the Organization.

2.9 Norme. À l'entrée comme à la sortie d'un navire, les pouvoirs publics n'exigent pas, pour les objets postaux, de déclaration écrite autre que celle qui est prescrite par la Convention postale universelle sous réserve que cette dernière soit effectivement présentée. En l'absence d'un tel document, les objets postaux (nombre et poids) devront figurer dans la déclaration de la cargaison.

2.10 Norme. La déclaration maritime de santé est le document de base requis par l'autorité sanitaire du port dans lequel figurent les données relatives à l'état sanitaire à bord du navire, au cours de la traversée et à son entrée dans le port.

C. Documents d'entrée

2.11 Norme. Jusqu'à l'expiration de la période de transition mentionnée dans la norme 1.3^{ter}, à l'entrée d'un navire dans un port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de:

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 4 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la déclaration des effets et marchandises de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste de l'équipage
- 4 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses
- 1 exemplaire de la déclaration maritime de santé
- 1 exemplaire des renseignements liés à la sûreté prescrits aux termes de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS
- 1 exemplaire du formulaire de notification préalable de livraison de déchets à une installation de réception portuaire quand il est communiqué à l'Organisation.

2.9 Norm. Die Behörden verlangen beim Ein- oder Auslaufen des Schiffes bezüglich der Postsachen nur die im Weltpostvertrag vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen, sofern diese tatsächlich vorgelegt werden können. Ist ein derartiges Dokument nicht vorhanden, so müssen die Postsachen (Anzahl und Gewicht) in der Frachterklärung aufgeführt werden.

2.10 Norm. Die Seegesundheitserklärung ist das grundlegende Dokument, das die von den Hafengesundheitsbehörden benötigten Daten über den Gesundheitszustand an Bord eines Schiffes während der Reise und beim Einlaufen in den Hafen enthält.

C. Dokumente beim Einlaufen

2.11 Norm. Bis zum Ablauf des Übergangszeitraums nach Norm 1.3^{ter} verlangen die Behörden beim Einlaufen eines Schiffes in den Hafen nicht mehr als

- 5 Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung
- 4 Ausfertigungen der Frachterklärung
- 4 Ausfertigungen der Erklärung über die Schiffsvorräte
- 2 Ausfertigungen der Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- 4 Ausfertigungen der Besatzungsliste
- 4 Ausfertigungen der Fahrgastliste
- eine Ausfertigung des Gefahrgut-Manifestes
- eine Ausfertigung der Seegesundheitserklärung
- eine Ausfertigung der sicherheitsrelevanten Angaben nach SOLAS-Regel XI-2/9.2.2
- eine Ausfertigung des Vorabmeldungsformulars für die Abfallentladung in Hafenauffangeinrichtungen, sofern dieses der Organisation mitgeteilt worden ist.

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

D. Documents on departure

2.12 **Standard.** Until the expiration of the transitional period referred to in Standard 1.3^{ter}, public authorities shall in respect of a ship's departure from port not require more than:

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

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

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

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

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

2.13 *Not in use.*

E. Consecutive calls at two or more ports in the same State

2.14 **Standard.** Taking into account the procedures carried out on the arrival of a ship at the first port of call in the territory of a State, shipowners shall only be obligated to submit required information once to the

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

D. Documents de sortie

2.12 **Norme.** Jusqu'à l'expiration de la période de transition mentionnée dans la norme 1.3^{ter}, au départ d'un navire du port, les pouvoirs publics n'exigent pas plus de:

- 5 exemplaires de la déclaration générale
- 4 exemplaires de la déclaration de la cargaison
- 3 exemplaires de la déclaration des provisions de bord
- 2 exemplaires de la liste de l'équipage
- 2 exemplaires de la liste des passagers
- 1 exemplaire du manifeste de marchandises dangereuses.

À l'expiration de la période transitoire, les copies papier ne sont pas exigées sauf en cas de force majeure où aucun moyen de transmission par voie électronique n'est disponible.

2.12.1 **Norme.** Une nouvelle déclaration de la cargaison ne doit pas être exigée à la sortie en ce qui concerne la cargaison qui a fait l'objet d'une déclaration à l'entrée dans le même port et qui est demeurée à bord.

2.12.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger de déclaration séparée de provisions de bord ni pour les provisions qui ont fait l'objet d'une déclaration à l'arrivée ni pour les provisions embarquées dans le port et couvertes par un autre document douanier présenté à cet effet dans ce port.

2.12.3 **Norme.** Lorsque les pouvoirs publics demandent des renseignements concernant l'équipage d'un navire à la sortie du port, un des exemplaires de la liste de l'équipage présenté à l'arrivée au port est accepté à la sortie s'il est à nouveau signé par le capitaine ou par un officier dûment habilité par le capitaine et est authentifié ou validé d'une manière jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qu'il fait état de toute modification du nombre ou de la composition de l'équipage au moment du départ du navire ou indique qu'aucune modification n'est intervenue en la matière durant le séjour au port du navire.

2.13 *Inusitée.*

E. Escales successives dans deux ou plusieurs ports d'un même État

2.14 **Norme.** Compte tenu des formalités effectuées à l'entrée d'un navire dans le premier port d'escale sur le territoire d'un État, les armateurs ne sont tenus de soumettre les renseignements requis qu'une

Nach Ablauf des Übergangszeitraums sind keine Ausfertigungen in Papierform erforderlich, ausgenommen in Fällen von höherer Gewalt, wenn keine Mittel zur elektronischen Übermittlung verfügbar sind.

D. Dokumente beim Auslaufen

2.12 **Norm.** Bis zum Ablauf des Übergangszeitraums nach Norm 1.3^{ter} verlangen die Behörden beim Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen nicht mehr als

- 5 Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung
- 4 Ausfertigungen der Frachterklärung
- 3 Ausfertigungen der Erklärung über die Schiffsvorräte
- 2 Ausfertigungen der Besatzungsliste
- 2 Ausfertigungen der Fahrgastliste
- eine Ausfertigung des Gefahrgut-Manifestes.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums sind keine Ausfertigungen in Papierform mehr erforderlich, ausgenommen in Fällen von höherer Gewalt, wenn keine Mittel zur elektronischen Übermittlung verfügbar sind.

2.12.1 **Norm.** Für Ladung, für die beim Einlaufen in einen Hafen eine Erklärung abgegeben wurde und die an Bord verblieben ist, soll beim Auslaufen aus demselben Hafen keine neue Frachterklärung verlangt werden.

2.12.2 **Empfehlung.** Für Schiffsvorräte, für die beim Einlaufen eine Erklärung abgegeben wurde oder die im Hafen an Bord genommen wurden und Gegenstand eines anderen, zu diesem Zweck in dem betreffenden Hafen vorgelegten Zolldokuments waren, soll beim Auslaufen keine gesonderte Erklärung über die Schiffsvorräte verlangt werden.

2.12.3 **Norm.** Wenn die Behörden beim Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen Angaben über seine Besatzung verlangen, wird eines der Exemplare der beim Einlaufen in den Hafen vorgelegten Besatzungsliste auch beim Auslaufen akzeptiert, sofern es erneut vom Kapitän oder einem von ihm ordnungsgemäß befugten Offizier unterschrieben und in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt oder mit einem Echtheitsvermerk versehen worden ist, um etwaige Änderungen in der Zahl oder Zusammensetzung der Besatzung zum Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes oder das Fehlen derartiger Veränderungen während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen anzugeben.

2.13 *Nicht in Gebrauch.*

E. Aufeinanderfolgendes Anlaufen von zwei oder mehr Häfen in demselben Staat

2.14 **Norm.** Unter Berücksichtigung der beim Einlaufen eines Schiffes in den ersten Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Staates erfüllten Förmlichkeiten müssen die Reeder den Behörden eines Staates die erforder-

public authorities of a State. The formalities and documents required by the public authorities at any subsequent port of call in that country visited without intermediate call at a port in another country shall be kept to a minimum.

F. Completion of documents

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

2.16 Standard. If public authorities require documents in paper form, they shall accept documents conveyed by any legible and understandable medium, including documents handwritten in ink or indelible pencil or produced by the use of information technology.

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

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

G. Errors and amendments in documentation and penalties therefor

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

fois aux pouvoirs publics d'un État. Les formalités et documents exigés par les pouvoirs publics à toute escale ultérieure dans ce pays, faite sans escale intermédiaire dans un autre pays, doivent être réduits à un minimum.

F. Établissement des documents

2.15 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, dans toute la mesure possible, accepter les documents visés dans la présente Annexe, exception faite de ceux qui sont visés dans la norme 3.7, quelle que soit la langue dans laquelle les données sont fournies, étant entendu qu'une traduction écrite ou orale dans une des langues officielles de leur pays ou de l'Organisation peut être exigée lorsque les pouvoirs publics l'estiment nécessaire.

2.16 Norme. Si les pouvoirs publics exigent des documents sous forme imprimée, ils doivent accepter les documents communiqués de façon lisible et compréhensible, y compris les documents manuscrits, à l'encre ou au crayon indélébile, ou établis au moyen des techniques informatiques.

2.16.1 Norme. Si la signature est requise, les pouvoirs publics l'acceptent manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, sous forme de symbole ou portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec les lois nationales. L'authentification des renseignements soumis au moyen d'autres supports que le papier doit être faite d'une manière qui soit jugée acceptable par les pouvoirs publics concernés et qui facilite la transmission électronique des données par les parties intéressées quel que soit leur lieu de résidence.

2.17 Norme. Les pouvoirs publics du port d'entrée, de déchargement ou de transit n'exigent pas que l'un quelconque des documents relatifs au navire, à la cargaison, aux provisions de bord, aux passagers ou à l'équipage qui sont visés dans le présent chapitre soit légalisé, contrôlé ou authentifié par l'un de leurs représentants à l'étranger ou qu'il lui soit soumis au préalable. Cette disposition ne signifie nullement qu'il leur est interdit de demander que le passeport ou une autre pièce d'identité d'un passager ou d'un membre de l'équipage leur soit présenté aux fins de visa ou à d'autres fins analogues.

G. Erreurs et modifications dans les documents: sanctions

2.18 Norme. Les pouvoirs publics autorisent, sans que le départ du navire en soit retardé, la correction d'erreurs dans un document visé dans la présente Annexe lorsqu'ils admettent que ces erreurs ont été commises par inadvertance, qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été

lichen Informationen nur einmal vorlegen. Die Förmlichkeiten und Dokumentenanforderungen der Behörden in jedem weiteren in dem betreffenden Staat gelegenen Hafen, der ohne Zwischenanlaufen eines Hafens in einem anderen Staat angelaufen wird, sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

F. Ausfüllen von Dokumenten

2.15 Empfehlung. Die Behörden sollen nach Möglichkeit die in dieser Anlage – mit Ausnahme der Norm 3.7 – vorgesehenen Dokumente unabhängig davon anerkennen, in welcher Sprache die darin enthaltenen Daten wiedergegeben sind; jedoch können sie, wenn sie es für erforderlich halten, eine schriftliche oder mündliche Übersetzung in eine der Amtssprachen ihres Staates oder der Organisation verlangen.

2.16 Norm. Verlangen die Behörden Dokumente in Papierform, so erkennen sie alle Dokumente an, die so übermittelt werden, dass sie lesbar und verständlich sind; hierzu gehören Dokumente mit handschriftlichen Eintragungen in Tinte oder Kopierstift sowie Dokumente, die unter Anwendung der Informationstechnik hergestellt worden sind.

2.16.1 Norm. Die Behörden erkennen, wenn ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen, eine geforderte Unterschrift an, wenn diese handschriftlich, als Faksimile, als Lochung, als Stempel, als Symbol oder in irgendeiner sonstigen mit mechanischen oder elektronischen Mitteln erzeugten Form vorliegt. Die Art und Weise, wie die Echtheit von Angaben bestätigt wird, die auf anderen Trägern als Papier vorgelegt werden, muss für die betreffende Behörde annehmbar sein und die elektronische Vorlage der Angaben durch die Beteiligten unabhängig von ihrem Wohnsitz erleichtern.

2.17 Norm. Die Behörden des Staates, in dem sich ein in Aussicht genommener Anlauf-, Entlade- oder Durchgangshafen befindet, verlangen nicht, dass ein in diesem Abschnitt genanntes und das Schiff, seine Ladung, die Vorräte, die Fahrgäste oder die Besatzung betreffendes Dokument von einem ihrer Vertreter im Ausland legalisiert, nachgeprüft, beglaubigt oder auf andere Weise vorher bearbeitet wird. Dies schließt nicht aus, dass der Reisepass oder ein anderes Identitätsdokument eines Fahrgastes oder Besatzungsmitglieds für Visa- oder ähnliche Zwecke vorzulegen ist.

G. Fehler und Änderungen in den Dokumenten und Strafen dafür

2.18 Norm. Die Behörden gestatten, ohne das Schiff aufzuhalten, Berichtigungen in einem in dieser Anlage vorgesehenen Dokument, wenn sie überzeugt sind, dass die Fehler unbeabsichtigt, nicht schwerwiegend und nicht auf wiederholte Fahrlässigkeit zurückzuführen sind und dass sie nicht in der Absicht begangen wurden, gegen Gesetze

before the document is fully checked and the corrections can be effected without delay.

2.19 Standard. If errors are found in the data transmitted as provided for in appendix 1 of this annex, which have been signed by or on behalf of a shipowner or master, or otherwise authenticated, no penalties shall be imposed until an opportunity has been given to satisfy the public authorities that the errors were inadvertent, not of a serious nature, not due to recurrent carelessness and not made with intent to violate the laws or regulations of the port State.

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

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

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

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

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

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

commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements, à la condition que lesdites erreurs soient relevées avant que le contrôle des documents ne soit achevé et qu'elles soient rectifiées sans retard.

2.19 Norme. En cas d'erreurs relevées dans les données qui ont été transmises de la manière prévue dans l'appendice 1 de la présente Annexe et qui ont été soit signées par l'armateur ou le capitaine ou en leur nom, soit autrement authentifiées, il n'est pas infligé de sanctions avant que les pouvoirs publics n'aient mis ceux-ci en mesure de prouver que les erreurs ont été commises par inadvertance et qu'elles sont sans gravité, qu'elles ne sont pas le fait de négligences répétées et qu'elles ont été commises sans intention d'enfreindre les lois ou règlements de l'État du port.

2.19^{bis} Norme. Les pouvoirs publics acceptent que des modifications soient apportées aux renseignements déjà soumis conformément aux lois et règlements applicables.

**H. Mesures particulières de
simplification des formalités en faveur
des navires faisant escale dans des
ports pour y débarquer des membres
de l'équipage, des passagers, des
personnes secourues en mer ou
d'autres personnes qui sont malades ou
blessées et nécessitent un traitement
médical urgent**

2.20 Norme. Les pouvoirs publics recherchent la collaboration des armateurs pour que les capitaines des navires qui ont l'intention de faire escale dans les ports à la seule fin d'y débarquer des membres de l'équipage, des passagers, des personnes secourues en mer ou d'autres personnes qui sont malades ou blessées et nécessitent un traitement médical urgent préviennent les pouvoirs publics aussi longtemps à l'avance que possible de leur intention, en donnant des renseignements les plus complets possible sur la maladie ou les blessures ainsi que sur l'identité des personnes.

2.21 Norme. Les pouvoirs publics informent le capitaine par les voies les plus rapides dont ils disposent, avant l'arrivée du navire, des documents à fournir et de la procédure à suivre pour débarquer rapidement les malades ou les blessés et pour obtenir sans retard le congé du navire.

2.22 Norme. En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics accordent une priorité de mise à quai si l'état de la personne malade ou l'état de la mer ne permettent pas un débarquement en toute sécurité dans la rade ou aux abords du port.

2.23 Norme. En ce qui concerne les navires faisant escale dans des ports à cette fin et ayant l'intention de reprendre la mer immédiatement, les pouvoirs publics n'exigent pas les documents mentionnés dans la norme 2.1, à l'exception de la déclaration

und sonstige Vorschriften zu verstoßen; jedoch mit der Maßgabe, dass die Fehler entdeckt werden, bevor die Prüfung des Dokuments abgeschlossen ist, und dass die Berichtigungen unverzüglich vorgenommen werden können.

2.19 Norm. Werden in den in Anhang 1 zu dieser Anlage vorgesehenen Daten, die von einem Reeder oder Kapitän oder in deren Namen unterschrieben oder deren Echtheit anderweitig bestätigt worden sind, Fehler entdeckt, so werden keine Strafen verhängt, bis dem Betreffenden Gelegenheit gegeben wurde, den Behörden nachzuweisen, dass die Fehler unbeabsichtigt, nicht schwerwiegend und nicht auf wiederholte Fahrlässigkeit zurückzuführen sind und dass sie nicht in der Absicht begangen wurden, gegen Gesetze und sonstige Vorschriften des Hafenstaates zu verstoßen.

2.19^{bis} Norm. Die Behörden gestatten Änderungen bei Angaben, die nach den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften bereits vorgelegt worden sind.

**H. Besondere
Erleichterungsmaßnahmen
für Schiffe, die einen Hafen anlaufen,
um kranke oder verletzte Besatzungs-
mitglieder, Fahrgäste, Personen,
die auf See gerettet wurden, oder
andere Personen zwecks medizinischer
Notfallbehandlung an Land zu setzen**

2.20 Norm. Die Behörden bemühen sich um die Unterstützung der Reeder, um sicherzustellen, dass der Kapitän, wenn ein Schiff einen Hafen nur zu dem Zweck anzu- laufen beabsichtigt, kranke oder verletzte Besatzungsmitglieder, Fahrgäste, Personen, die auf See gerettet wurden, oder andere Personen zwecks medizinischer Notfall- behandlung an Land zu setzen, die Behör- den so früh wie möglich über diese Absicht unterrichtet und ihnen möglichst viele Einzelheiten über die Krankheit oder Verletzung und die Identität der Personen mitteilt.

2.21 Norm. Die Behörden unterrichten den Kapitän auf dem schnellstmöglichen Weg vor Einlaufen des Schiffes über die Dok- umente und Verfahren, die erforderlich sind, um die Kranken oder Verletzten rasch an Land zu setzen und das Schiff unverzüglich auszuklarieren.

2.22 Norm. Schiffen, die zu diesem Zweck einen Hafen anlaufen und ihn sofort wieder zu verlassen beabsichtigen, weisen die Behörden vorrangig einen Liegeplatz zu, wenn der Zustand des Kranken oder der Zustand des Meeres ein sicheres Ausschiffen auf der Reede oder auf den Zufahrtswegen zum Hafen nicht gestattet.

2.23 Norm. Von Schiffen, die zu diesem Zweck einen Hafen anlaufen und ihn sofort wieder zu verlassen beabsichtigen, verlangen die Behörden nicht die in Norm 2.1 genannten Dokumente, ausgenommen die Seegesundheitserklärung und, wenn sie

indispensable, the General Declaration. Public authorities shall in such situations waive the time limits for the submission of the documents.

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

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

2.26 Standard. Where guarantees or undertakings are required in respect of costs of treatment or eventual removal or repatriation of the persons concerned, emergency medical treatment shall not be withheld or delayed while these guarantees or undertakings are being obtained.

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

maritime de santé et de la déclaration générale, si cette dernière est indispensable. Les pouvoirs publics acceptent dans ce cas qu'il soit dérogé aux délais fixés pour la présentation des documents.

2.24 Norme. Lorsque les pouvoirs publics exigent la présentation de la déclaration générale, ce document ne doit pas contenir de données autres que ceux qui sont indiquées dans la pratique recommandée 2.2.2 et doit, chaque fois que cela est possible, en comporter moins.

2.25 Norme. Lorsque les pouvoirs publics appliquent des mesures de contrôle à l'arrivée d'un navire avant le débarquement de personnes malades ou de blessés, le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur ces mesures de contrôle.

2.26 Norme. Lorsque des garanties ou des engagements doivent être fournis en ce qui concerne le paiement des frais de traitement ou, en définitive, de transport ou de rapatriement des personnes intéressées, le traitement médical d'urgence ne doit être ni ajourné ni retardé pendant que les garanties ou engagements sont obtenus.

2.27 Norme. Le traitement médical d'urgence et les mesures destinées à protéger la santé publique ont priorité sur toutes les mesures de contrôle applicables par les pouvoirs publics aux personnes malades ou aux blessés qui sont débarqués.

unerlässlich ist, die Allgemeine Erklärung. Die Behörden setzen in solchen Fällen die Fristen für die Vorlage der Dokumente aus.

2.24 Norm. Wenn die Behörden die Allgemeine Erklärung verlangen, braucht dieses Dokument nicht mehr Daten als die in Empfehlung 2.2.2 genannten zu enthalten, nach Möglichkeit sogar weniger.

2.25 Norm. Wenn die Behörden Kontrollmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Einlaufen eines Schiffes vor dem Anlandsetzen Kranker oder Verletzter anwenden, gehen die medizinische Notfallbehandlung und die Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit diesen Kontrollmaßnahmen vor.

2.26 Norm. Wenn Garantien oder Zusagen hinsichtlich der Kosten der Behandlung oder der etwaigen Verbringung oder Heim-schaffung des Betreffenden gefordert werden, darf die medizinische Notfallbehandlung nicht vorenthalten oder verzögert werden, während diese Garantien oder Zusagen eingeholt werden.

2.27 Norm. Die medizinische Notfallbehandlung und die Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit gehen allen Kontrollmaßnahmen vor, welche die Behörden gegebenenfalls auf an Land gesetzte Kranke oder Verletzte anwenden.

Section 3

Arrival and departure of persons

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

A. Arrival and departure requirements and procedures

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

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

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

Chapitre 3

Arrivée et départ des personnes

Ce chapitre concerne les dispositions relatives aux formalités exigées par les pouvoirs publics en ce qui concerne l'équipage et les passagers à l'entrée ou à la sortie d'un navire.

A. Conditions et formalités d'arrivée et de départ

3.1 Norme. Un passeport en cours de validité constitue le document de base fournissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie d'un navire, les renseignements concernant le passager.

3.1.1 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient, autant que possible, convenir, par voie d'accord bilatéral ou multilatéral, d'accepter des pièces officielles d'identité en lieu et place de passeports.

3.2 Norme. Les pouvoirs publics prennent des dispositions en vertu desquelles les passeports des passagers, ou autres pièces officielles d'identité en tenant lieu, ne sont contrôlés qu'une fois par les autorités d'immigration, à l'arrivée comme au départ. La présentation des passeports ou d'autres pièces officielles d'identité en tenant lieu pourra, en outre, être demandée aux fins de contrôle ou d'identification dans le cadre des formalités de douane ou d'autres formalités, à l'arrivée et au départ.

Abschnitt 3

Ein- und Ausreise von Personen

Dieser Abschnitt enthält die Bestimmungen über die Förmlichkeiten, welche die Behörden von Besatzung und Fahrgästen beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes verlangen.

A. Erfordernisse und Verfahren beim Einlaufen und Auslaufen

3.1 Norm. Ein gültiger Reisepass ist das grundlegende Dokument, das den Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Angaben über die einzelnen Fahrgäste vermittelt.

3.1.1 Empfehlung. Die Vertragsregierungen sollen soweit wie möglich durch zwei- oder mehrseitige Übereinkünfte vereinbaren, dass amtliche Identitätsdokumente an Stelle von Reisepässen anerkannt werden.

3.2 Norm. Die Behörden sorgen dafür, dass die Reisepässe oder die statt ihrer entgegengenommenen amtlichen Identitätsdokumente der Fahrgäste eines Schiffes von den Einwanderungskontrollbehörden bei der Ein- und bei der Ausreise nur je einmal geprüft werden. Außerdem kann die Vorlage dieser Reisepässe oder amtlichen Identitätsdokumente für Kontrollzwecke oder zur Feststellung der Identität im Zusammenhang mit Zoll- und sonstigen Förmlichkeiten bei der Ein- und Ausreise verlangt werden.

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

3.3.1 Standard. Each Contracting Government shall ensure that the public authorities seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents of inadmissible persons. Such documents shall be removed from circulation and returned to the appropriate authorities when practicable. In place of a seized document, a covering letter shall be issued by the removing State and attached to it will be a photocopy of the forged travel documents, if available, as well as any important information. The covering letter and its attachment shall be handed over to the operator responsible for the removal of the inadmissible person. It will serve to give information to the authorities at the transit and/or the original point of embarkation.

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

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

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

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

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

3.3 Norme. Après la présentation des passeports ou pièces officielles d'identité en tenant lieu, les pouvoirs publics doivent, immédiatement après vérification, restituer ces documents et non les détenir à des fins de contrôle supplémentaire sauf si un obstacle quelconque s'oppose à l'admission d'un passager sur le territoire.

3.3.1 Norme. Chaque Gouvernement contractant veille à ce que les pouvoirs publics saisissent les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux en la possession de personnes non admissibles. Ces documents sont retirés de la circulation et renvoyés aux autorités compétentes lorsque cela est possible. En remplacement d'un document saisi, l'État qui renvoie une personne non admissible émet une lettre explicative et y joint une photocopie des faux documents de voyage, s'ils sont disponibles, ainsi que tout autre renseignement important. La lettre explicative et la pièce jointe sont remises à l'exploitant responsable du réacheminement de la personne non admissible. Cette lettre servira à informer les autorités au point de transit et/ou au point d'embarquement initial.

3.3.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent accepter aux fins de vérification une personne qui a été refoulée de son point de débarquement après avoir été jugée non admissible si cette personne avait embarqué alors qu'elle se trouvait sur leur territoire. Les Gouvernements contractants ne doivent pas renvoyer cette personne dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.

3.3.3 Norme. Avant l'acceptation des passagers et de l'équipage en vue d'examiner s'ils peuvent être admis sur le territoire de l'État, leur garde et leur traitement demeurent la responsabilité de l'armateur.

3.3.4 Pratique recommandée. Après l'acceptation, sous condition ou non, des passagers et de l'équipage aux fins de vérification et si les personnes concernées sont sous le contrôle physique des pouvoirs publics, ces derniers devraient assumer la responsabilité de leur garde et de leur traitement jusqu'à ce qu'elles soient admises à entrer ou soient jugées non admissibles.

3.3.5 Norme. L'obligation incombant à un armateur de transporter une personne hors du territoire d'un État cesse dès que cette personne est effectivement admise dans cet État.

3.3.6 Norme. Lorsqu'une personne est jugée non admissible, les pouvoirs publics informent, sans retard indu, l'armateur et le consultent au sujet des dispositions à prendre en vue de son renvoi. L'armateur prend à sa charge les frais du séjour et du renvoi d'une personne non admissible et, lorsque cette personne est replacée sous la garde de l'armateur, celui-ci se charge d'en

3.3 Norm. Nach Vorlage der einzelnen Reisepässe oder der an ihrer Stelle anerkannten amtlichen Identitätsdokumente geben die Behörden diese sofort nach Prüfung zurück und behalten sie nicht für eine zusätzliche Kontrolle ein, sofern nicht der Einreise des Fahrgastes in das betreffende Hoheitsgebiet ein Hinderungsgrund entgegensteht.

3.3.1 Norm. Jede Vertragsregierung trägt dafür Sorge, dass die Behörden zur Täuschung gebrauchte, verfälschte oder unechte Reisedokumente nicht einreiseberechtigter Personen beschlagnahmen. Solche Dokumente werden aus dem Verkehr gezogen und nach Möglichkeit den zuständigen Behörden zurückgesendet. Als Ersatz für das beschlagnahmte Dokument stellt der beschlagnahmende Staat einen Begleitbrief aus, dem eine Fotokopie des falschen Dokuments, sofern verfügbar, sowie alle anderen wichtigen Informationen beigelegt werden. Der Begleitbrief und seine Anlage werden dem Unternehmen übergeben, das die Rückführung der nicht einreiseberechtigten Person übernimmt. Der Brief dient dem Zweck, die Behörden an Transitstellen und/oder am ursprünglichen Einschiffungsort zu unterrichten.

3.3.2 Norm. Die Vertragsregierungen übernehmen eine Person, die von ihrem Ausschiffungspunkt als nicht einreiseberechtigt zurückgewiesen wurde, zur Überprüfung, wenn diese Person sich in ihrem Hoheitsgebiet eingeschifft hatte. Die Vertragsregierungen führen eine solche Person nicht in das Land zurück, in das sie zuvor nicht hatte einreisen dürfen.

3.3.3 Norm. Bis zur Übernahme der Fahrgäste und der Besatzung zur Überprüfung ihrer Berechtigung zur Einreise in den Staat bleibt der Reeder für ihre Beaufsichtigung und Betreuung zuständig.

3.3.4 Empfehlung. Nach der bedingten oder unbedingten Übernahme der Fahrgäste und der Besatzung zur Überprüfung sollen die Behörden, wenn sich die betreffenden Personen unter ihrer physischen Kontrolle befinden, so lange für deren Beaufsichtigung und Betreuung zuständig sein, bis sie entweder einreisen dürfen oder für nicht einreiseberechtigt befunden werden.

3.3.5 Norm. Die Verpflichtung eines Reeders zur Entfernung einer Person aus dem Hoheitsgebiet eines Staates endet, sobald diese Person definitiv in diesen Staat einreisen darf.

3.3.6 Norm. Wird eine Person für nicht einreiseberechtigt befunden, so unterrichten die Behörden ohne ungebührliche Verzögerung den Reeder davon und setzen sich mit dem Reeder über die Vorkehrungen für die Rückführung dieser Person ins Benehmen. Der Reeder trägt die Kosten des Aufenthalts und der Rückführung einer nicht einreiseberechtigten Person und, sofern die Per-

shipowner, the shipowner shall be responsible for effecting his/her prompt removal to:

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

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

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

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

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

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

effectuer rapidement le renvoi:

- dans le pays d'embarquement; ou
- à tout autre endroit où elle peut être admise.

3.3.7 **Norme.** Les Gouvernements contractants et les armateurs doivent, dans la mesure du possible, coopérer pour établir la validité et l'authenticité des passeports et des visas.

3.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des passagers à l'embarquement ou au débarquement, ou des armateurs agissant en leur nom, de renseignements écrits autres que ceux qui figurent dans leurs passeports ou pièces officielles d'identité, ou faisant double emploi avec ceux-ci, à moins qu'ils ne soient destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe.

3.5 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics qui exigent des passagers, à l'embarquement ou au débarquement, des renseignements supplémentaires par écrit qui ne sont pas destinés à compléter les documents visés dans la présente Annexe, devraient limiter leurs questions aux fins d'une plus ample identification des passagers aux mentions énumérées dans la Pratique recommandée 3.6 (carte d'embarquement ou de débarquement). Lesdits pouvoirs publics devraient accepter la carte d'embarquement ou de débarquement remplie par le passager sans exiger que cette carte soit remplie ou contrôlée par l'armateur. La carte devrait être remplie en écriture cursive, lisiblement, sauf si le formulaire spécifie des caractères d'imprimerie. Il ne devrait être exigé de chaque passager qu'un exemplaire de la carte d'embarquement ou de débarquement, y compris, le cas échéant, des copies obtenues par duplication.

3.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient pas exiger pour la carte d'embarquement ou de débarquement d'autres renseignements que les suivants:

- nom de famille
- prénoms
- nationalité
- numéro et date d'expiration du passeport ou autre pièce officielle d'identité
- date de naissance
- lieu de naissance
- profession
- port d'embarquement ou de débarquement
- sexe
- adresse au lieu de destination
- signature.

son wieder der Beaufsichtigung durch den Reeder unterstellt wird, die Verantwortung für die umgehende Rückführung dieser Person

- in das Land, wo die Einschiffung erfolgt ist, oder
- an einen beliebigen anderen Ort, wo diese Person einreiserechtigt ist.

3.3.7 **Norm.** Vertragsregierungen und Reeder arbeiten bei der Feststellung der Gültigkeit und Echtheit von Reisepässen und Visa soweit durchführbar zusammen.

3.4 **Empfehlung.** Die Behörden sollen von den sich ein- oder ausschiffenden Fahrgästen oder den in ihrem Namen handelnden Reedern außer den bereits in ihren Reisepässen oder amtlichen Identitätsdokumenten enthaltenen Angaben keine gleichlautenden oder zusätzlichen schriftlichen Angaben verlangen, sofern sie nicht erforderlich sind, um die in dieser Anlage vorgesehenen Dokumente auszufüllen.

3.5 **Empfehlung.** Behörden, die von den sich ein- oder ausschiffenden Fahrgästen schriftliche Angaben verlangen, die über die erforderlichen Angaben zur Ausfüllung der in dieser Anlage vorgesehenen Dokumente hinausgehen, sollen die der weiteren Identifizierung der Fahrgäste dienende Befragung auf die in Empfehlung 3.6 (Ein- oder Ausschiffungskarte) vorgesehenen Punkte beschränken. Die genannten Behörden sollen die von einem Fahrgast ausgefüllte Ein- oder Ausschiffungskarte anerkennen, ohne zu verlangen, dass sie vom Reeder ausgefüllt oder nachgeprüft wird. Leserliche handschriftliche Eintragungen auf der Karte in Schreiftschrift sollen zulässig sein, sofern in dem Formblatt nicht Blockschrift vorgeschrieben ist. Von jedem Fahrgast soll nur eine Ausfertigung der Ein- oder Ausschiffungskarte, gegebenenfalls mit einem oder mehreren gleichzeitig angefertigten Durchdrucken, verlangt werden.

3.6 **Empfehlung.** In der Ein- oder Ausschiffungskarte sollen die Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Nummer und Ablaufdatum des Reisepasses oder sonstigen amtlichen Identitätsdokuments
- Geburtsdatum
- Geburtsort
- Beruf
- Ein- bzw. Ausschiffungshafen
- Geschlecht
- Anschrift am Zielort
- Unterschrift.

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

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

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

3.9.1 Recommended Practice. Public authorities should, wherever possible, waive inspections of accompanied baggage of departing passengers, with due regard to the possible need to impose appropriate security measures preferably by automated means to facilitate review.

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

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

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

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

3.7 Norme. Dans le cas où les personnes se trouvant à bord doivent faire la preuve qu'elles sont protégées contre la fièvre jaune, les pouvoirs publics acceptent le Certificat international de vaccination ou de revaccination dans les formes prévues par le Règlement sanitaire international.

3.8 Pratique recommandée. L'examen médical des personnes qui se trouvent à bord d'un navire ou qui en débarquent devrait être, en règle générale, limité à celles qui arrivent d'une région infectée par des maladies quaranténaires, au cours de la période d'incubation de la maladie en cause (comme il est prévu dans le Règlement sanitaire international). Néanmoins, toutes ces personnes peuvent être soumises à un examen médical supplémentaire, conformément aux dispositions du Règlement sanitaire international.

3.9 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient normalement opérer de contrôle douanier des bagages accompagnés des passagers, à l'entrée, que par sondage ou contrôle sélectif. Il ne devrait, autant que possible, pas être exigé de déclaration écrite pour les bagages accompagnés des passagers.

3.9.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, chaque fois qu'il est possible, supprimer les formalités de contrôle des bagages accompagnés des passagers au départ, compte dûment tenu de la possibilité de devoir imposer des mesures de sûreté appropriées de préférence par des moyens automatisés qui en facilitent l'examen.

3.9.2 Pratique recommandée. Lorsque le contrôle des bagages accompagnés des passagers, à la sortie, ne peut être entièrement évité, ce contrôle devrait normalement être limité à un sondage ou à un contrôle sélectif.

3.10 Norme. Un passeport ou une pièce d'identité délivré(e) conformément aux conventions pertinentes de l'OIT ou, à défaut, une pièce d'identité des gens de mer en cours de validité et dûment reconnue constitue le document de base fourissant aux pouvoirs publics, à l'entrée ou à la sortie du navire, des renseignements sur chacun des membres de l'équipage.

3.10.1 Norme. Dans la pièce d'identité des gens de mer, les pouvoirs publics n'exigent pas d'autres renseignements que les suivants:

- nom de famille
- prénoms
- sexe
- date et lieu de naissance
- nationalité
- signalement
- photographie d'identité (certifiée)
- signature
- date d'expiration (le cas échéant)
- autorité publique ayant délivré le document.

3.7 Norm. Wird von Personen an Bord eines Schiffes ein Nachweis über den Schutz gegen Gelbfieber verlangt, so erkennen die Behörden die Internationale Bescheinigung über Impfung oder Wiederimpfung in der in den Internationalen Gesundheitsvorschriften vorgesehenen Form an.

3.8 Empfehlung. Eine ärztliche Untersuchung der Personen, die sich an Bord befinden oder die ausgeschifft werden, soll normalerweise auf diejenigen Personen beschränkt bleiben, die während der Inkubationszeit einer quarantänepflichtigen Krankheit aus einem Infektionsgebiet der betreffenden Krankheit kommen (wie dies in den Internationalen Gesundheitsvorschriften vorgesehen ist). Jedoch kann in Übereinstimmung mit den Internationalen Gesundheitsvorschriften eine zusätzliche ärztliche Untersuchung verlangt werden.

3.9 Empfehlung. Die Behörden sollen normalerweise die Zollabfertigung des Reisegepäckes von Fahrgästen bei der Einreise in Form von Stichproben oder nach Auswahl vornehmen. Auf schriftliche Erklärungen über das Reisegepäck der Fahrgäste soll nach Möglichkeit verzichtet werden.

3.9.1 Empfehlung. Die Behörden sollen nach Möglichkeit auf eine Untersuchung des Reisegepäckes ausreisender Fahrgäste verzichten, wobei gebührend zu berücksichtigen ist, dass es notwendig sein kann, geeignete Sicherheitsmaßnahmen vorzuschreiben, vorzugsweise in automatisierter Form, um die Überprüfung zu erleichtern.

3.9.2 Empfehlung. Kann auf eine Untersuchung des Reisegepäckes ausreisender Fahrgäste nicht völlig verzichtet werden, so soll sie normalerweise in Form von Stichproben oder nach Auswahl erfolgen.

3.10 Norm. Ein Reisepass oder ein im Einklang mit einschlägigen ILO-Übereinkünften ausgestelltes Identitätsdokument oder aber ein gültiger und ordnungsgemäß anerkannter Seemannsausweis sind die grundlegenden Dokumente, die den Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Auskünfte über die einzelnen Besatzungsmitglieder vermitteln.

3.10.1 Norm. In einem Seemannsausweis verlangen die Behörden keine anderen als die folgenden Angaben:

- Zuname
- Vornamen
- Geschlecht
- Geburtsdatum und -ort
- Staatsangehörigkeit
- Personenbeschreibung
- Lichtbild (beglaubigt)
- Unterschrift
- (gegebenenfalls) Ablaufdatum
- ausstellende Behörde.

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

- (a) joining his/her ship or transferring to another ship,
- (b) passing in transit to join his/her ship in another country, or for repatriation, or for any other purpose approved by the authorities of the country concerned,

public authorities shall accept from that seafarer in place of a passport the valid seafarer's identity document, when this document guarantees the readmission of the bearer to the country which issued the document.

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

**B. Measures
to facilitate clearance
of passengers, crew and baggage**

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

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

- (a) in cooperation with shipowners and port authorities, introduce suitable arrangements, such as:
 - (i) an individual and continuous method of processing passengers and baggage;
 - (ii) a system which would permit passengers readily to identify and obtain their checked baggage as soon as it is placed in an area where it may be claimed; and

3.10.2 **Norme.** Lorsque des gens de mer doivent se rendre dans un pays ou le quitter en qualité de passagers par un moyen de transport quelconque:

- a) pour rejoindre leur navire ou gagner un autre navire,
- b) pour passer en transit, afin de rejoindre leur navire dans un autre pays, ou retourner dans leur pays, ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du pays en question,

les pouvoirs publics acceptent la pièce d'identité des gens de mer en cours de validité, au lieu d'un passeport, lorsque celle-ci donne la garantie que son titulaire sera réadmis dans le pays qui l'a délivrée.

3.10.3 **Pratique recommandée.** En règle générale, les pouvoirs publics ne devraient pas exiger des membres de l'équipage de papiers individuels d'identité ni de renseignements autres que ceux qui figurent sur la liste de l'équipage pour compléter la pièce d'identité des gens de mer.

**B. Mesures visant
à faciliter le déroulement des
formalités concernant la cargaison, les
passagers, l'équipage et les bagages**

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

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

- a) avec le concours des armateurs et des autorités portuaires, adopter les mesures nécessaires telles que:
 - i) méthode d'acheminement individuel et continu des passagers et des bagages;
 - ii) système permettant aux passagers d'identifier et de retirer rapidement leurs bagages enregistrés dès que ceux-ci sont déposés aux emplacements où ils peuvent être réclamés; et

3.10.2 **Norm.** Muss ein Seemann einen Staat als Fahrgast mit einem Verkehrsmittel betreten oder verlassen,

- a) um sich zu seinem Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben,
- b) um durchzureisen mit dem Ziel, sich in einem anderen Staat zu seinem Schiff zu begeben, oder zwecks Heimschaffung oder zu einem anderen von den Behörden des betreffenden Staates anerkannten Zweck,

so erkennen die Behörden von diesem Seemann statt eines Reisepasses einen gültigen Seemannsausweis an, wenn dieser die Wiedereinreise des Inhabers in den Staat, der den Ausweis ausgestellt hat, gewährleistet.

3.10.3 **Empfehlung.** Die Behörden sollen normalerweise von Besatzungsmitgliedern weder Einzel-Identitätsdokumente noch andere als die in der Besatzungsliste enthaltenen Angaben zur Ergänzung des Seemannsausweises verlangen.

**B. Maßnahmen
zur Erleichterung der Abfertigung
von Fahrgästen, Besatzung und Gepäck**

3.11 **Empfehlung.** Die Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und der Hafenbehörden und/oder der Hafenverwaltung geeignete Maßnahmen treffen, um für einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs zu sorgen, damit Fahrgäste, Besatzung und Gepäck schnell abgefertigt werden können; sie sollen für genügend Personal und ausreichende Einrichtungen sorgen, wobei insbesondere auf Gepäcklade-, -entlade und -beförderungseinrichtungen (einschließlich automatischer Vorrichtungen) und auf die Punkte zu achten ist, an denen sich häufig Verzögerungen für die Fahrgäste ergeben. Nötigenfalls soll dafür gesorgt werden, dass zwischen dem Schiff und dem Abfertigungsplatz für Fahrgäste und Besatzung ein überdachter Verbindungsgang vorhanden ist. Diese Vorkehrungen und Einrichtungen sollen flexibel und erweiterungsfähig sein, so dass bei erhöhten Sicherheitsstufen verstärkte Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden können.

3.11.1 **Empfehlung.** Die Behörden sollen

- a) mit Unterstützung der Reeder und der Hafenbehörden geeignete Vorkehrungen treffen wie beispielsweise
 - i) Einführung eines besonderen und zügigen Verfahrens zur Abfertigung von Fahrgästen und Gepäck;
 - ii) Einführung eines Verfahrens, durch das die Fahrgäste ihr aufgegebenes Gepäck schnell erkennen und zurückerhalten können, sobald es sich an einem Ort befindet, wo es abgeholt werden kann;

- | | | |
|---|---|---|
| <p>(iii) ensuring that facilities and services are available to meet the needs of elderly and disabled passengers;</p> | <p>iii) s'assurer qu'il existe des installations et services répondant aux besoins des passagers âgés ou handicapés;</p> | <p>iii) Gewährleistung, dass Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung stehen, die den Bedürfnissen älterer und behinderter Fahrgäste Rechnung tragen;</p> |
| <p>(b) ensure that port authorities take all necessary measures so that:</p> <p>(i) easy and speedy access for passengers and their baggage, to and from local transport, is provided; and</p> <p>(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.</p> | <p>b) veiller à ce que les autorités portuaires prennent toutes dispositions:</p> <p>i) pour que soient facilités, à l'intention des passagers et de leurs bagages, les accès aux moyens de transport locaux; et</p> <p>ii) pour que les locaux dans lesquels l'équipage pourrait être appelé à se rendre en vue des divers contrôles soient aisément accessibles et aussi proches que possible les uns des autres.</p> | <p>b) dafür sorgen, dass die Hafenbehörden alle erforderlichen Maßnahmen treffen,</p> <p>i) damit die Fahrgäste und ihr Gepäck leicht und schnell zu den örtlichen Verkehrsmitteln gelangen können;</p> <p>ii) damit, wenn die Besatzung sich für Kontrollzwecke an bestimmten Stellen melden muss, diese leicht erreichbar sind und möglichst nahe beieinander liegen.</p> |
| <p>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.</p> | <p>3.11.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, afin d'assurer le prompt déroulement des formalités, envisager d'adopter le système du double circuit pour le contrôle des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules routiers privés.</p> | <p>3.11.2 Empfehlung. Um eine zügige Abfertigung zu gewährleisten, sollen die Behörden die Einführung des Zwei-Wege-Systems zur Abfertigung der Fahrgäste, ihres Gepäcks und ihrer privaten Straßenfahrzeuge in Betracht ziehen.</p> |
| <p>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:</p> | <p>3.12 Norme. Les pouvoirs publics doivent exiger des armateurs qu'ils veillent à ce que le personnel du navire prenne toutes dispositions voulues pour favoriser l'accomplissement rapide des formalités à l'arrivée concernant les passagers et l'équipage. Ces dispositions peuvent consister à:</p> | <p>3.12 Norm. Die Behörden sollen verlangen, dass die Reeder das Schiffspersonal alle geeigneten Vorkehrungen treffen lassen, um die Eingangskontrolle für Fahrgäste und Besatzung zu beschleunigen. Dazu können folgende Maßnahmen gehören:</p> |
| <p>(a) furnishing public authorities concerned with an advance message giving the best estimated time of arrival, followed by information as to any change in time, and stating the itinerary of the voyage where this may affect inspection requirements;</p> <p>(b) having ship's documents ready for prompt review;</p> <p>(c) providing for ladders or other means of boarding to be rigged while the ship is en route to berth or anchorage; and</p> <p>(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.</p> | <p>a) envoyer aux pouvoirs publics intéressés un message indiquant, à l'avance, l'heure prévue d'arrivée ainsi que les renseignements sur toute modification d'horaire, y compris l'itinéraire du voyage si ce renseignement peut affecter les formalités de contrôle;</p> <p>b) tenir prêts les documents de bord pour un examen rapide;</p> <p>c) préparer les échelles de coupée et autres moyens d'accostage alors que le navire se rend à quai ou au mouillage; et</p> <p>d) organiser rapidement le rassemblement en bon ordre et la présentation au contrôle des personnes à bord, munies des documents nécessaires, en libérant notamment les membres de l'équipage de leurs tâches essentielles, dans la salle des machines ou ailleurs.</p> | <p>a) eine vorherige Benachrichtigung der beteiligten Behörden von der möglichst genau geschätzten Ankunftszeit, von etwaigen Zeitverschiebungen und vom Reiseweg, soweit dies die Kontrollmaßnahmen berührt;</p> <p>b) die Bereithaltung der Schiffspapiere zur sofortigen Prüfung;</p> <p>c) die Bereitstellung von Leitern oder sonstigen Vorrichtungen zum Besteigen des Schiffes, die klargemacht werden, während sich das Schiff dem Liege- oder Ankerplatz nähert;</p> <p>d) schnelles und geordnetes Versammeln der an Bord befindlichen Personen mit den erforderlichen Dokumenten zwecks Kontrolle, wobei darauf zu achten ist, dass die Besatzungsmitglieder zu diesem Zweck beim unerlässlichen Dienst im Maschinenraum und anderswo abgelöst werden.</p> |
| <p>3.13 Recommended Practice. The practice of entering names on passenger and crew documents should be to put the family name or names first. Where both paternal and maternal family names are used, the paternal family name should be placed first. Where for married women both the husband's and wife's paternal family names are used, the husband's paternal family name should be placed first.</p> | <p>3.13 Pratique recommandée. Le ou les noms de famille devraient être inscrits en premier sur les documents relatifs aux passagers et à l'équipage; lorsqu'il est fait usage des noms du père et de la mère, le nom du père devrait être inscrit le premier. Lorsque pour les femmes mariées, il est fait usage du nom du mari et du nom de la femme, le nom du mari devrait être inscrit le premier.</p> | <p>3.13 Empfehlung. Bei der Eintragung von Namen in die Fahrgast- und Besatzungsdokumente sollen der oder die Zunamen an erster Stelle stehen. Werden sowohl der Zuname des Vaters als auch derjenige der Mutter geführt, so soll der Vatersname an erster Stelle stehen. Führt eine Ehefrau sowohl den Vatersnamen des Ehegatten als auch ihren eigenen, so soll der des Ehegatten an erster Stelle stehen.</p> |
| <p>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.</p> | <p>3.14 Norme. Les pouvoirs publics doivent procéder, sans retard injustifié, au contrôle des personnes présentes à bord des navires afin de vérifier si elles sont admissibles dans l'État.</p> | <p>3.14 Norm. Die Behörden prüfen ohne unangemessene Verzögerung, ob die an Bord befindlichen Personen die für die Einreise in den Staat erforderlichen Voraussetzungen erfüllen.</p> |

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

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

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

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

C. Special facilities for marine transport of elderly and disabled passengers

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

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

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

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

3.15 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics ne devraient pas infliger des amendes déraisonnables ou disproportionnées aux armateurs lorsqu'ils jugent insuffisants les documents présentés par un passager aux fins de contrôle ou lorsqu'un passager ne peut être admis, pour ce motif, sur le territoire de l'État.

3.15.1 Norme. Les pouvoirs publics encouragent les armateurs à prendre des précautions au point d'embarquement en vue de s'assurer que les passagers sont en possession de tous documents exigés aux fins de contrôle par l'État d'accueil ou l'État de transit.

3.15.2 Norme. Lorsqu'une personne est jugée non admissible et qu'elle est renvoyée hors du territoire de l'État, l'armateur ne doit pas être empêché de recouvrer auprès de cette personne les frais qui pourraient résulter de sa non-admissibilité.

3.15.3 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient imposer d'utiliser, ou lorsque cette question échappe à leur juridiction, devraient recommander aux parties intéressées de leur pays d'utiliser, dans les gares maritimes et à bord des navires, des signaux et symboles normalisés à l'échelon international qui aient été mis au point ou adoptés par l'Organisation en collaboration avec d'autres organisations internationales compétentes et qui soient, dans toute la mesure du possible, communs à tous les modes de transport, afin de faciliter et d'accélérer le trafic maritime international.

C. Installations et services particuliers pour le transport par mer des passagers âgés et des handicapés

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

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

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

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

3.15 Empfehlung. Die Behörden sollen Reeder nicht mit unzumutbaren oder unverhältnismäßigen Geldbußen belegen, wenn sie ein im Besitz eines Fahrgastes befindliches Kontrolldokument für unzureichend halten oder wenn ein Fahrgast aus diesem Grund nicht in den betreffenden Staat einreisen darf.

3.15.1 Norm. Die Behörden regen die Reeder dazu an, am Einschiffungspunkt Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste im Besitz aller von den Einreise- oder Durchreisestaaten vorgeschriebenen Kontrolldokumente sind.

3.15.2 Norm. Wird eine Person als nicht einreiseberechtigt befunden und aus dem Hoheitsgebiet des Staates entfernt, so darf der Reeder nicht daran gehindert werden, von der betreffenden Person alle Kosten wiederzuerlangen, die aufgrund der fehlenden Einreiseberechtigung entstanden sind.

3.15.3 Empfehlung. Zur Erleichterung und Beschleunigung des internationalen Seeverkehrs sollen die Behörden zwecks Verwendung an Anlegeplätzen und auf Schiffen genormte internationale Zeichen und Symbole, die von der Organisation in Zusammenarbeit mit anderen einschlägigen internationalen Organisationen ausgearbeitet oder anerkannt worden sind und die nach Möglichkeit für alle Verkehrsmittel gelten, einführen oder, sofern sie nicht zuständig sind, den dafür verantwortlichen Stellen in ihrem Land empfehlen, sie einzuführen.

C. Besondere Einrichtungen für die Beförderung älterer und behinderter Fahrgäste auf See

3.16 Empfehlung. Es sollen Maßnahmen getroffen werden, die sicherstellen, dass alle notwendigen Transport- und Sicherheitsinformationen auch den Fahrgästen ohne Schwierigkeiten zugänglich sind, deren Hör- und Sehvermögen beeinträchtigt ist.

3.17 Empfehlung. Für ältere und behinderte Fahrgäste, die an einem Abfertigungsgebäude abgesetzt oder abgeholt werden, sollen sich reservierte Plätze möglichst nahe an den Haupteingängen befinden. Sie sollen mit geeigneten Schildern deutlich gekennzeichnet werden. Die Zugangswege sollen frei von Hindernissen sein.

3.18 Empfehlung. Wo der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln eingeschränkt ist, sollen alle Anstrengungen unternommen werden, um zugängliche öffentliche Verkehrsmittel zu vernünftigen Preisen verfügbar zu machen, entweder durch Anpassung vorhandener und geplanter Verkehrsmittel oder durch besondere Vorkehrungen für mobilitätsbehinderte Fahrgäste.

3.19 Empfehlung. In Abfertigungsgebäuden und auf Schiffen sollen gegebenenfalls geeignete Anlagen für die sichere Ein- und Ausschiffung älterer und behinderter Fahrgäste vorgesehen werden.

**D. Facilitation for
ships engaged on cruises
and for cruise passengers**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**D. Octroi de facilités
aux navires de croisière
et à leurs passagers**

3.20 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire de croisière, lorsque, compte tenu des renseignements fournis par celui-ci avant l'entrée au port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire.

3.21 **Pratique recommandée.** La déclaration générale, la liste des passagers et la liste de l'équipage d'un navire de croisière ne devraient être exigées que dans le premier port d'arrivée et le dernier port de départ d'un pays si les conditions du voyage ne sont pas modifiées dans l'intervalle.

3.22 **Norme.** Il ne doit être exigé de déclaration des provisions de bord et de déclaration des effets et marchandises de l'équipage d'un navire de croisière qu'au premier port d'escale dans un pays.

3.23 **Norme.** Les passagers en croisière doivent toujours rester en possession de leur passeport ou autres pièces officielles d'identité.

3.24 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être tenus d'obtenir un visa si leur navire effectue un séjour de moins de 72 heures dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, sauf dans des conditions particulières définies par les pouvoirs publics intéressés.

3.25 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent pas subir de retard inutile du fait de l'application de mesures de contrôle par les pouvoirs publics.

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

3.27 **Norme.** Lorsqu'un navire de croisière touche successivement plusieurs ports d'un même pays, les passagers ne doivent en général être soumis à des formalités par les pouvoirs publics qu'aux premier et dernier ports.

3.28 **Pratique recommandée.** Pour accélérer le débarquement, les passagers en croisière devraient, dans la mesure du possible, subir les formalités d'entrée à bord du navire et avant l'arrivée au lieu de débarquement.

3.29 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière qui débarquent dans un port et rejoignent leur navire dans un autre port du même pays devraient bénéficier des mêmes facilités que ceux qui débarquent et rejoignent leur navire dans le même port.

**D. Erleichterungen für Schiffe
auf Kreuzfahrt und für Fahrgäste,
die an einer Kreuzfahrt teilnehmen**

3.20 **Norm.** Die Behörden erteilen einem Schiff auf Kreuzfahrt die Erlaubnis zum Einlaufen auf elektronischem Weg, wenn die Gesundheitsbehörde des vorgesehenen Anlaufhafens auf Grund der vor der Ankunft erhaltenen Auskünfte der Ansicht ist, dass durch das Einlaufen keine quarantänepflichtigen Krankheiten eingeschleppt oder verbreitet werden.

3.21 **Empfehlung.** Bei Schiffen auf Kreuzfahrt sollen die Allgemeine Erklärung, die Fahrgastliste und die Besatzungsliste nur im ersten Anlaufhafen und letzten Auslaufhafen in einem Staat verlangt werden, sofern sich die Umstände der Reise nicht geändert haben.

3.22 **Norm.** Bei Schiffen auf Kreuzfahrt wird die Erklärung über die Schiffsvorräte und die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung nur im ersten angelauften Hafen eines Staates verlangt.

3.23 **Norm.** Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, bleiben stets im Besitz ihrer Reisepässe und sonstigen amtlichen Identitätsdokumente.

3.24 **Empfehlung.** Hält sich ein Schiff auf Kreuzfahrt weniger als 72 Stunden in einem Hafen im Hoheitsgebiet einer Vertragsregierung auf, so sollen die an der Kreuzfahrt teilnehmenden Fahrgäste nicht verpflichtet sein, Visa zu beschaffen, es sei denn unter besonderen Umständen, die von den betreffenden Behörden bestimmt werden.

3.25 **Norm.** Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, dürfen durch die von den Behörden ausgeübten Kontrollmaßnahmen nicht ungebührlich aufgehalten werden.

3.26 **Norm.** Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, dürfen von den für die Einwanderungskontrolle zuständigen Behörden im Allgemeinen nur aus Sicherheitsgründen und zur Feststellung ihrer Identität und Einreiseberechtigung vernommen werden.

3.27 **Norm.** Läuft ein Schiff auf Kreuzfahrt nacheinander mehrere Häfen in demselben Staat an, so werden die Fahrgäste von den Behörden im Allgemeinen nur im ersten und letzten angelauften Hafen kontrolliert.

3.28 **Empfehlung.** Zur Beschleunigung der Ausschiffung soll die Einreisekontrolle der Fahrgäste eines Schiffes auf Kreuzfahrt nach Möglichkeit an Bord vor dem Eintreffen am Ort der Ausschiffung stattfinden.

3.29 **Empfehlung.** Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen und sich in einem Hafen ausschiffen, um dasselbe Schiff in einem anderen Hafen in demselben Staat wiederzubetreten, sollen die gleichen Erleichterungen genießen wie Fahrgäste, die ein Schiff auf Kreuzfahrt in demselben Hafen verlassen und wiederbetreten.

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

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

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

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

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

3.35 *Not in use.*

**E. Special measures
of facilitation for passengers
in transit**

3.36 **Standard.** A passenger in transit who remains on board the ship on which he or she arrived and departs with it shall not normally be subjected to routine control by public authorities except in extraordinary circumstances determined by the public authorities concerned.

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

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

3.39 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his/her journey from the same port in the same ship should normally be granted temporary permission to go ashore during the ship's stay in port if he/she so wishes subject to the public authorities' admissibility and visa requirements.

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

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

3.30 **Pratique recommandée.** La déclaration maritime de santé devrait être la seule formalité sanitaire imposée aux passagers en croisière.

3.31 **Norme.** Lors du séjour du navire au port, les provisions de bord exonérées de droits de douane demeurent à la disposition des passagers en croisière à bord du navire.

3.32 **Norme.** Les passagers en croisière ne doivent normalement pas être tenus de fournir une déclaration écrite pour leurs effets personnels. Toutefois, dans le cas d'articles sur lesquels les droits de douane et autres taxes et droits sont élevés, une déclaration écrite et une garantie peuvent être exigées.

3.33 **Pratique recommandée.** Les passagers en croisière ne devraient pas être soumis à un contrôle des devises.

3.34 **Norme.** Il ne doit pas être exigé de cartes d'embarquement ou de débarquement des passagers en croisière.

3.35 *Inusitée.*

**E. Mesures particulières
d'assouplissement des formalités
pour les passagers en transit**

3.36 **Norme.** Un passager en transit qui ne descend pas du navire à bord duquel il est arrivé et repartira ne doit normalement pas être soumis aux contrôles habituels des pouvoirs publics, sauf dans des cas exceptionnels déterminés par les pouvoirs publics intéressés.

3.37 **Pratique recommandée.** Un passager en transit devrait être autorisé à conserver son passeport ou tout autre document d'identité.

3.38 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui reste à bord du navire où il se trouvait lorsqu'il est arrivé et qui repart à bord de ce navire ne devrait pas être tenu de remplir une carte de débarquement/ d'embarquement.

3.39 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait normalement être autorisé, s'il le désire, à descendre à terre pour une durée limitée pendant l'escale du navire dans le port, sous réserve des conditions exigées par les pouvoirs publics en matière d'admissibilité et de visa.

3.40 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être dispensé de visa, sauf dans les cas particuliers fixés par les pouvoirs publics intéressés.

3.41 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui poursuit son voyage à partir du même port et à bord du même navire devrait être normalement dispensé de fournir une déclaration écrite aux douanes.

3.30 **Empfehlung.** Die Seegesundheitserklärung soll der einzige Gesundheitsnachweis sein, der für Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, erforderlich ist.

3.31 **Norm.** Während des Aufenthalts des Schiffes in einem Hafen ist der Verkauf von zollfreien Waren an Bord des Schiffes an Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, gestattet.

3.32 **Norm.** Von Fahrgästen, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, wird normalerweise nicht verlangt, eine schriftliche Erklärung über ihre persönliche Habe vorzulegen. Bei Artikeln jedoch, auf die hohe Zölle und andere Abgaben erhoben werden, können eine schriftliche Erklärung sowie eine Sicherheitsleistung verlangt werden.

3.33 **Empfehlung.** Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, sollen keiner Visakontrolle unterworfen werden.

3.34 **Norm.** Ein- oder Ausschiffungskarten sind für Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, nicht erforderlich.

3.35 *Nicht in Gebrauch.*

**E. Besondere
Erleichterungsmaßnahmen für
Durchreisende**

3.36 **Norm.** Ein Durchreisender, der an Bord des Schiffes bleibt, auf dem er eingereist ist, und mit ihm ausreist, wird normalerweise nicht der Routinekontrolle durch die Behörden unterzogen, außer unter von den betreffenden Behörden bestimmten außergewöhnlichen Umständen.

3.37 **Empfehlung.** Ein Durchreisender soll seinen Reisepass oder sein sonstiges Identitätsdokument behalten dürfen.

3.38 **Empfehlung.** Von einem Durchreisenden, der an Bord des Schiffes bleibt, auf dem er eingereist ist, und mit ihm ausreist, soll nicht verlangt werden, eine Aus- oder Einschiffungskarte auszufüllen.

3.39 **Empfehlung.** Ein Durchreisender, der seine Reise von demselben Hafen aus auf demselben Schiff fortsetzt, soll normalerweise auf Wunsch eine vorübergehende Erlaubnis zum Landgang während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen erhalten, vorbehaltlich der Einreise- und Visabestimmungen der Behörden.

3.40 **Empfehlung.** Von einem Durchreisenden, der seine Reise von demselben Hafen aus auf demselben Schiff fortsetzt, soll kein Visum verlangt werden, außer unter von den betreffenden Behörden bestimmten besonderen Umständen.

3.41 **Empfehlung.** Von einem Durchreisenden, der seine Reise von demselben Hafen aus auf demselben Schiff fortsetzt, soll normalerweise keine schriftliche Zollerklärung verlangt werden.

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

**F. Measures of facilitation
for ships engaged in scientific services**

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

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

3.44 **Standard.** Crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order. Shore leave shall be allowed in a manner which excludes discrimination such as on the grounds of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion, or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed, engaged or work.

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

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

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

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

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

3.42 **Pratique recommandée.** Un passager en transit qui quitte le navire dans un port et embarque à bord du même navire dans un port différent du même pays devrait bénéficier des mêmes facilités qu'un passager qui arrive et repart à bord du même navire dans le même port.

**F. Mesures d'assouplissement
des formalités pour les navires utilisés
à des fins scientifiques**

3.43 **Pratique recommandée.** Un navire utilisé à des fins scientifiques transporte à son bord un personnel nécessairement affecté à la mission scientifique qui fait l'objet du voyage. S'il est ainsi identifié, ce personnel devrait bénéficier de facilités au moins aussi favorables que celles qui sont accordées aux membres de l'équipage du navire.

**G. Autres mesures
d'assouplissement des formalités
exigées des étrangers appartenant à
l'équipage des navires effectuant des
voyages internationaux – autorisation
de descendre à terre**

3.44 **Norme.** Les membres de l'équipage sont autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, à condition que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics n'aient pas de raison de refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public. L'autorisation de descendre à terre est accordée d'une manière qui exclut toute discrimination pour des raisons de nationalité, de race, de couleur, de sexe, de religion, d'opinions politiques ou d'origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel les membres de l'équipage sont employés, sont engagés ou travaillent.

3.44^{bis} **Norme.** Dans le cas où l'autorisation de descendre à terre est refusée, les pouvoirs publics compétents doivent communiquer les motifs de ce refus au marin intéressé et au capitaine. Si le marin intéressé ou le capitaine le demande, ces motifs doivent leur être communiqués par écrit.

3.45 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à obtenir un visa pour être autorisés à descendre à terre.

3.46 **Pratique recommandée.** Les membres de l'équipage ne devraient pas normalement être soumis à des vérifications individuelles avant de quitter le navire ou en rentrant à bord.

3.47 **Norme.** Les membres de l'équipage n'ont pas à être munis d'un document spécial, tel qu'un laissez-passer, pour être autorisés à descendre à terre.

3.48 **Pratique recommandée.** Si les membres de l'équipage sont tenus de porter des documents d'identité lorsqu'ils descendent à terre, ces documents devraient se limiter à ceux qui sont énumérés dans la norme 3.10.

3.42 **Empfehlung.** Ein Durchreisender, der das Schiff in einem Hafen verlässt und sich in einem anderen Hafen in demselben Land auf demselben Schiff einschiffte, soll dieselben Erleichterungen genießen wie ein Fahrgast, der auf demselben Schiff in demselben Hafen einreist und ausreist.

**F. Erleichterungsmaßnahmen für
Schiffe, die für wissenschaftliche
Zwecke eingesetzt sind**

3.43 **Empfehlung.** Ein für wissenschaftliche Zwecke eingesetztes Schiff befördert Personal, das zwangsläufig auf dem Schiff für solche wissenschaftlichen Zwecke der Reise eingesetzt ist. Wenn dieses Personal als solches identifiziert ist, sollen ihm Erleichterungen gewährt werden, die mindestens so günstig sind wie diejenigen, die den Besatzungsmitgliedern des Schiffes gewährt werden.

**G. Weitere Erleichterungsmaßnahmen
für ausländische Angehörige
der Besatzungen von Schiffen
auf Auslandfahrt – Landgang**

3.44 **Norm.** Die Behörden gestatten den Besatzungsmitgliedern, an Land zu gehen, während sich das Schiff, mit dem sie eingereist sind, im Hafen befindet, sofern die Förmlichkeiten beim Einlaufen des Schiffes erfüllt worden sind und die Behörden keinen Grund haben, die Erlaubnis zum Landgang aus Gründen der öffentlichen Gesundheit oder der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung zu versagen. Landgang ist ohne Diskriminierung beispielsweise auf Grund der Staatsangehörigkeit, der Rasse, der Hautfarbe, des Geschlechts, der Religion, der politischen Überzeugung oder der sozialen Herkunft und ungeachtet des Flaggenstaates des Schiffes zu gestatten, auf dem sie beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten.

3.44^{bis} **Norm.** In Fällen, in denen die Erlaubnis zum Landgang versagt worden ist, teilen die zuständigen Behörden dem betreffenden Seemann und dem Kapitän ihre Gründe für die ablehnende Entscheidung mit. Auf Wunsch des betroffenen Seemanns oder des Kapitäns werden diese Gründe schriftlich vorgelegt.

3.45 **Norm.** Von Besatzungsmitgliedern wird kein Visum für den Landgang verlangt.

3.46 **Empfehlung.** Die Besatzungsmitglieder sollen bei Antritt oder Beendigung des Landgangs normalerweise keiner Personenkontrolle unterworfen werden.

3.47 **Norm.** Von Besatzungsmitgliedern wird für den Landgang keine besondere Erlaubnis, beispielsweise ein Landgangsausweis, verlangt.

3.48 **Empfehlung.** Falls die Besatzungsmitglieder beim Landgang Identitätsdokumente mit sich führen müssen, sollen diese auf die in Norm 3.10 genannten beschränkt werden.

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

3.49 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir un système qui permette aux équipages de navires faisant régulièrement escale dans leurs ports d'obtenir avant l'arrivée l'autorisation de descendre temporairement à terre. Lorsqu'un navire n'a pas un dossier défavorable en matière d'immigration et qu'il est représenté localement par un armateur ou par un agent de l'armateur ayant une bonne réputation, les pouvoirs publics, après avoir constaté que les renseignements exigés par eux avant l'arrivée du navire sont satisfaisants, devraient normalement autoriser le navire à se rendre directement à son poste de mouillage et ne pas le soumettre à d'autres formalités ordinaires d'immigration, sauf décision contraire de leur part.

3.49 **Empfehlung.** Die Behörden sollen ein Abfertigungssystem einführen, das es der Besatzung von Schiffen, die regelmäßig ihre Häfen anlaufen, ermöglicht, vor dem Einlaufen die Erlaubnis zu einem befristeten Landgang zu erhalten. Liegen über ein Schiff ungünstige Erkenntnisse in Bezug auf Einwanderungsvorgänge nicht vor und ist es an dem betreffenden Ort durch einen Reeder oder einen gut beleumundeten Agenten des Reeders vertreten, so sollen die Behörden, nachdem sie die von ihnen vor Einlaufen des Schiffes verlangten Angaben für zufriedenstellend befunden haben, dem Schiff normalerweise gestatten, unmittelbar seinen Liegeplatz anzulaufen, und es weiteren routinemäßigen Einwanderungsformalitäten nicht unterwerfen, sofern sie nichts anderes beschließen.

Section 4

Stowaways

A. General Principles

4.1 **Standard.** The provisions in this section shall be applied in accordance with international protection principles as set out in international instruments, such as the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, and relevant national legislation.

4.2 **Standard.** Public authorities, port authorities, shipowners and masters shall cooperate to the fullest extent possible in order to prevent stowaway incidents and to resolve stowaway cases expeditiously and secure that an early return or repatriation of the stowaway will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships for an unreasonable amount of time.

B. Preventive measures

4.3 Ship/Port preventive measures

4.3.1 Port/terminal authorities

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

Chapitre 4

Passagers clandestins

A. Principes généraux

4.1 **Norme.** Les dispositions du présent chapitre doivent être appliquées conformément aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies du 28 juillet 1951 relative au statut des réfugiés et le Protocole du 31 janvier 1967 relatif au statut des réfugiés, ainsi que dans les textes législatifs nationaux pertinents.

4.2 **Norme.** Les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les armateurs, ainsi que les capitaines, doivent coopérer dans toute la mesure du possible en vue d'empêcher et de régler rapidement les cas d'embarquement clandestin et de s'assurer que les passagers clandestins regagnent leur pays ou sont rapatriés dans les meilleurs délais. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les passagers clandestins ne soient tenus de rester à bord des navires pendant une trop longue période de temps.

B. Mesures préventives

4.3 Mesures préventives à bord du navire/au port

4.3.1 Autorités portuaires/responsables des terminaux

4.3.1.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent s'assurer que l'infrastructure, et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté, qui sont destinées à empêcher les personnes tentant de monter clandestinement à bord d'un navire d'accéder aux installations portuaires et aux navires, sont mises en place dans tous leurs ports et qu'elles ont été mises au point compte tenu de la dimension du port et du type de cargaison qui y est chargée. Cela devrait être fait en étroite coopération avec les pouvoirs publics compétents, les armateurs et les autorités à terre, en vue d'empêcher l'embarquement clandestin dans les ports en question.

Abschnitt 4

Blinde Passagiere

A. Allgemeine Grundsätze

4.1 **Norm.** Dieser Abschnitt ist im Einklang mit internationalen Schutzbestimmungen anzuwenden, wie sie in völkerrechtlichen Übereinkünften wie beispielsweise dem Abkommen der Vereinten Nationen vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge und dem Protokoll der Vereinten Nationen vom 31. Januar 1967 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge sowie in den einschlägigen innerstaatlichen Rechtsvorschriften niedergelegt sind.

4.2 **Norm.** Behörden, Hafenbehörden, Reeder und Kapitäne arbeiten im größtmöglichen Umfang zusammen, um Vorfälle mit blinden Passagieren zu verhindern, Fälle von blinden Passagieren rasch zu lösen und sicherzustellen, dass eine frühzeitige Rückkehr oder Heimschaffung blinder Passagiere stattfindet. Es sind alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um Situationen zu vermeiden, in denen blinde Passagiere für eine unverhältnismäßig lange Zeit an Bord bleiben müssen.

B. Präventive Maßnahmen

4.3 Präventive Maßnahmen an der Schnittstelle Schiff/Hafen

4.3.1 Hafenbehörden/für Umschlagplätze zuständige Behörden

4.3.1.1 **Norm.** Die Vertragsregierungen stellen sicher, dass in allen ihren Häfen die Infrastruktur sowie die betrieblichen Regelungen und Sicherheitsvorkehrungen geschaffen werden, die erforderlich sind, um Personen, die versuchen, sich an Bord als blinde Passagiere zu verstecken, am Zugang zu Hafeneinrichtungen und Schiffen zu hindern; bei der Ausarbeitung solcher Regelungen und Vorkehrungen berücksichtigen sie die Größe des Hafens und die Arten von Ladung, die von ihm aus verschifft werden. Dies soll in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, mit Reedern und landseitigen Stellen geschehen und dem Ziel dienen, in dem be-

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

4.3.2 Shipowner/Master

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

4.3.2.2 **Recommended Practice.** When calling at ports and during stay in ports, where there is risk of stowaway embarkation, operational arrangements and/or ship security plans should at least be equivalent to those contained in the relevant text of paragraph B/9 of the ISPS Code.

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

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

4.3.3 National Sanctions

4.3.3.1 **Standard.** Where appropriate, Contracting Governments shall incorporate into their national legislation legal grounds to allow prosecution of stowaways, attempted stowaways and any individual or company aiding a stowaway or an attempted stowaway with the intention to facilitate access to the port area, any ship, cargo or freight containers.

4.3.1.2 **Pratique recommandée.** Les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté de l'installation portuaire devraient être au moins équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.

4.3.2 Armateur/capitaine

4.3.2.1 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger des armateurs et des capitaines, ainsi que des autres personnes responsables, qu'ils aient mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord du navire et, à défaut, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, permettra de les découvrir avant que le navire ne quitte le port.

4.3.2.2 **Pratique recommandée.** Lorsque les navires font escale ou séjournent dans des ports où il existe un risque d'embarquement clandestin, les dispositions opérationnelles et/ou les plans de sûreté du navire devraient au moins être équivalents à ceux qui sont décrits dans le texte pertinent du paragraphe B/9 du Code ISPS.

4.3.2.3 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger que, lorsqu'ils quittent un port où il existe un risque d'embarquement clandestin, les navires autorisés à battre leur pavillon, à l'exception des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille minutieuse, exécutée conformément à un plan ou un programme spécifique, en accordant la priorité aux endroits où des passagers clandestins pourraient se cacher compte tenu du type de navire et de ses opérations. Les méthodes de fouille risquant de nuire aux passagers clandestins cachés ne doivent pas être utilisées.

4.3.2.4 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent exiger qu'à bord des navires autorisés à battre leur pavillon, aucun endroit ne soit désinfecté par fumigation ou ne soit hermétiquement fermé avant d'avoir fait l'objet d'une fouille aussi approfondie que cela est possible dans la pratique en vue de garantir qu'aucun passager clandestin n'y est caché.

4.3.3 Sanctions nationales

4.3.3.1 **Norme.** Lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements contractants incorporent dans leur législation nationale des moyens de droit leur permettant de poursuivre les passagers clandestins, les passagers clandestins potentiels et toute personne ou compagnie qui a prêté assistance à un passager clandestin ou un passager clandestin potentiel avec l'intention de faciliter son accès à la zone portuaire, à un navire, à une cargaison ou à des conteneurs.

treffenden Hafen das Auftreten von blinden Passagieren zu verhindern.

4.3.1.2 **Empfehlung.** Betriebliche Regelungen und/oder die Pläne zur Gefahrenabwehr in Hafenanlagen sollen den in Abschnitt B/16 des ISPS-Codes enthaltenen einschlägigen Bestimmungen zumindest entsprechen.

4.3.2 Reeder/Kapitän

4.3.2.1 **Norm.** Die Vertragsregierungen schreiben vor, dass Reeder und Kapitäne sowie sonstige Verantwortliche betriebliche Regelungen treffen, durch die so weit wie möglich verhindert wird, dass Personen, die sich als blinde Passagiere verstecken wollen, an Bord gelangen und, sofern sich dies nicht verhindern lässt, so weit wie möglich dafür gesorgt wird, dass diese Personen entdeckt werden, bevor das Schiff den Hafen verlässt.

4.3.2.2 **Empfehlung.** Beim Anlaufen von Häfen und während des Aufenthalts in Häfen, in denen die Gefahr besteht, dass blinde Passagiere an Bord gelangen, sollen die betrieblichen Regelungen und/oder die Pläne zur Gefahrenabwehr auf Schiffen den in Abschnitt B/9 des ISPS-Codes enthaltenen einschlägigen Bestimmungen zumindest entsprechen.

4.3.2.3 **Norm.** Die Vertragsregierungen schreiben vor, dass Schiffe – mit Ausnahme von Fahrgastschiffen –, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, beim Auslaufen aus einem Hafen, in dem die Gefahr besteht, dass blinde Passagiere an Bord gelangen, einer gründlichen Durchsuchung nach einem bestimmten Plan oder Programm unterzogen werden, wobei Stellen, wo sich blinde Passagiere verstecken könnten, besonders gründlich durchsucht werden, unter Berücksichtigung des Schiffstyps und seiner Betriebsart. Durchsuchungsmethoden, bei denen die Gefahr besteht, dass versteckten blinden Passagieren ein Schaden zugefügt wird, dürfen dabei nicht angewandt werden.

4.3.2.4 **Norm.** Die Vertragsregierungen schreiben vor, dass auf Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, kein Bereich begast oder luftdicht abgeschlossen wird, bevor er so gründlich wie möglich durchsucht worden ist, um sicherzustellen, dass sich dort keine blinden Passagiere verstecken.

4.3.3 Innerstaatliche Sanktionen

4.3.3.1 **Norm.** Gegebenenfalls nehmen die Vertragsregierungen in ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften Rechtsgrundlagen auf, um die Verfolgung von blinden Passagieren, blinden Passagieren im Tatversuch und Personen oder Unternehmen zu ermöglichen, die einem blinden Passagier oder einem blinden Passagier im Tatversuch mit der Absicht helfen, ihm den Zugang zum Hafenbereich, zu einem Schiff, zur Fracht oder zu Frachtcontainern zu erleichtern.

C. Treatment of the stowaway while on board	C. Traitement du passager clandestin à bord du navire	C. Behandlung von blinden Passagieren an Bord
4.4 General principles – Humane treatment 4.4.1 Standard. Stowaway incidents shall be dealt with consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety of the ship and the safety and wellbeing of the stowaway. 4.4.2 Standard. Contracting Governments shall require that masters operating ships entitled to fly their flag take appropriate measures to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaway while he/she is on board, including providing him/her with adequate provisioning, accommodation, proper medical attention and sanitary facilities. 4.5 Work on board 4.5.1 Standard. Stowaways shall not be permitted to work on board the ship, except in emergency situations or in relation to the stowaway's accommodation and provisioning on board. 4.6 Questioning and notification by the master 4.6.1 Standard. Contracting Governments shall require masters to take practicable steps to establish the identity, including nationality/citizenship of the stowaway and the port of embarkation of the stowaway, and to notify the existence of the stowaway along with relevant details to the public authorities of the first planned port of call. This information shall also be provided to the shipowner, public authorities at the port of embarkation, the flag State and, if necessary, subsequent ports of call. 4.6.2 Recommended Practice. When gathering relevant details for notification, masters should use the form as specified in appendix 2. 4.6.3 Standard. Contracting Governments shall instruct masters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself/herself to be a refugee, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway. 4.7 Notification to the International Maritime Organization 4.7.1 Standard. Public authorities shall report all stowaway incidents of which they become aware to the Secretary-General of the International Maritime Organization.	4.4 Principes généraux – Traitement humain 4.4.1 Norme. Les cas d'embarquement clandestin doivent être traités conformément aux principes humanitaires, notamment ceux mentionnés dans la norme 4.1. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité de l'exploitation du navire et la sécurité et le bien-être du passager clandestin. 4.4.2 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger que les capitaines autorisés à battre leur pavillon prennent les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté pendant qu'il est à bord, notamment en lui fournissant des vivres, un logement, des soins médicaux et des installations sanitaires adéquats. 4.5 Travail à bord 4.5.1 Norme. Il n'est pas permis à des passagers clandestins de travailler à bord du navire, sauf en cas de situation d'urgence ou pour ce qui est des tâches en rapport avec leur logement et leur couvert à bord. 4.6 Interrogatoire et notification par le capitaine 4.6.1 Norme. Les Gouvernements contractants doivent exiger des capitaines qu'ils prennent des mesures réalistes pour déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa nationalité/citoyenneté, ainsi que le port dans lequel il a embarqué, et qu'ils notifient l'existence du passager clandestin et tous renseignements pertinents aux pouvoirs publics du premier port d'escale prévu. Ces renseignements doivent également être communiqués à l'armateur, aux pouvoirs publics du port d'embarquement, à l'État du pavillon et, si nécessaire, aux ports d'escale suivants. 4.6.2 Pratique recommandée. Pour recueillir tous les renseignements utiles à notifier, les capitaines devraient utiliser le formulaire spécifié à l'appendice 2. 4.6.3 Norme. Les Gouvernements contractants doivent donner des instructions aux capitaines autorisés à battre leur pavillon afin que, lorsqu'un passager clandestin déclare être un réfugié, ces renseignements soient traités comme étant confidentiels dans la mesure nécessaire à sa sécurité. 4.7 Notification à adresser à l'Organisation maritime internationale 4.7.1 Norme. Les pouvoirs publics doivent notifier tous les cas d'embarquement clandestin dont ils sont informés au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.	4.4 Allgemeine Grundsätze – Menschenwürdige Behandlung 4.4.1 Norm. Das Verhalten bei Vorfällen mit blinden Passagieren muss sich nach humanitären Grundsätzen richten, unter anderem nach den in Norm 4.1 erwähnten. Die Betriebssicherheit des Schiffes sowie die Sicherheit und das Wohlergehen des blinden Passagiers sind stets in angemessener Weise zu berücksichtigen. 4.4.2 Norm. Die Vertragsregierungen schreiben vor, dass Kapitäne von Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, angemessene Maßnahmen treffen, um die persönliche Sicherheit sowie ganz allgemein die Gesundheit, das Wohlergehen und die körperliche Unversehrtheit des blinden Passagiers für die Dauer seines Aufenthalts an Bord sicherzustellen und ihm insbesondere ausreichende Verpflegung, Unterkunft, angemessene medizinische Versorgung und sanitäre Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. 4.5 Arbeit an Bord 4.5.1 Norm. Blinden Passagieren darf nicht gestattet werden, an Bord zu arbeiten; dies gilt nicht in Notfallsituationen oder im Zusammenhang mit der Unterkunft und Verpflegung des blinden Passagiers an Bord. 4.6 Befragung und Meldung durch den Kapitän 4.6.1 Norm. Die Vertragsregierungen verlangen von Kapitänen, machbare Maßnahmen zu ergreifen, um die Identität des blinden Passagiers, insbesondere seine Staatsangehörigkeit/Staatsbürgerschaft und den Hafen festzustellen, in dem er an Bord gegangen ist, und den Behörden des ersten planmäßigen Anlaufhafens die Anwesenheit des blinden Passagiers samt einschlägiger Zusatzangaben zu melden. Diese Angaben sind auch dem Reeder, den Behörden des Hafens, in dem der blinde Passagier an Bord gegangen ist, dem Flaggenstaat und, falls erforderlich, allen Häfen, die noch angelaufen werden, mitzuteilen. 4.6.2 Empfehlung. Beim Erheben der zu übermittelnden Angaben soll der Kapitän das in Anhang 2 abgedruckte Formblatt verwenden. 4.6.3 Norm. Die Vertragsregierungen weisen die Kapitäne von Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, an, die Erklärung eines blinden Passagiers, dass er Flüchtling sei, in dem Umfang als vertraulich zu behandeln, wie dies für die persönliche Sicherheit des blinden Passagiers erforderlich ist. 4.7 Unterrichtung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation 4.7.1 Norm. Die Behörden melden alle Vorfälle mit blinden Passagieren, von denen sie Kenntnis erlangen, an den Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation.

**D. Deviation
from the planned route**

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

- permission to disembark the stowaway has been granted by the public authorities of the State to whose port the ship deviates; or
- repatriation has been arranged elsewhere with sufficient documentation and permission for disembarkation; or
- there are extenuating safety, security, health or compassionate reasons; or
- attempts to disembark in other ports on the planned voyage have failed and deviation is necessary in order to avoid that the stowaway remain on board for a significant period of time.

**E. Disembarkation
and return of a stowaway****4.9 The State of the first port of call according to the voyage plan**

4.9.1 **Standard.** Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall decide in accordance with national legislation whether the stowaway is admissible to that State and shall do their utmost to cooperate with the parties involved in resolving the issue.

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

4.9.3 **Standard.** Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway when the public authorities are satisfied that they or the shipowner will obtain valid travel documents, make timely arrangements for repatriation of the stowaway, and fulfil all

**D. Modification
du voyage prévu**

4.8 **Norme.** Les pouvoirs publics doivent demander instamment à tous les armateurs qui exploitent des navires autorisés à battre leur pavillon de donner pour instructions aux capitaines de ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin découvert à bord du navire après que ce dernier a quitté les eaux territoriales du pays dans lequel le passager clandestin a embarqué, à moins que:

- les pouvoirs publics de l'État du port vers lequel le navire est détourné n'aient autorisé le débarquement du passager clandestin; ou
- le rapatriement dans un autre pays n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée; ou
- des considérations exceptionnelles de sécurité, de sûreté, de santé ou d'ordre humanitaire ne le justifient; ou
- des tentatives de débarquement dans d'autres ports au cours du voyage prévu n'aient échoué et qu'un changement de route ne soit nécessaire pour éviter que le passager clandestin ne reste à bord longtemps.

**E. Débarquement
et retour d'un passager clandestin****4.9 État dans lequel se trouve le premier port d'escale d'après le plan de voyage**

4.9.1 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent décider si, conformément à la législation nationale, ce passager clandestin peut être admis par l'État dont ils relèvent et doivent faire tout leur possible pour collaborer avec les parties prenantes au règlement du problème.

4.9.2 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin lorsque celui-ci est en possession de documents de voyage en cours de validité pour son retour, et que les pouvoirs publics se sont assurés que des dispositions ont été ou seront prises dans les meilleurs délais pour son rapatriement, toutes les conditions requises pour le transit étant remplies.

4.9.3 **Norme.** Les pouvoirs publics du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte d'un passager clandestin doivent autoriser le débarquement du passager clandestin après s'être assurés qu'ils pourront ou que l'armateur pourra obtenir des documents de voyage valables, prendre des dispositions

**D. Abweichung
von der geplanten Fahrtstrecke**

4.8 **Norm.** Die Behörden fordern alle Reeder, die Schiffe betreiben, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, auf, ihre Kapitäne anzuweisen, nicht von der geplanten Fahrtstrecke abzuweichen, um zu versuchen, blinde Passagiere auszuschiffen, die an Bord entdeckt worden sind, nachdem das Schiff die Hoheitsgewässer des Landes verlassen hat, wo die blinden Passagiere an Bord gekommen sind, sofern nicht

- von den Behörden des Staates, in Richtung auf dessen Hafen das Schiff von der geplanten Fahrtstrecke abweicht, die Erlaubnis erteilt worden ist, den blinden Passagier auszuschiffen, oder
- von anderer Stelle Vorkehrungen für die Heimschaffung des blinden Passagiers getroffen worden sind, nachdem die vorgeschriebenen Unterlagen ausgestellt und die Erlaubnis erteilt worden ist, ihn auszuschiffen, oder
- außergewöhnliche Gefahrenabwehr-, Sicherheits-, gesundheitliche oder humanitäre Gründe dies rechtfertigen oder
- Versuche, blinde Passagiere in anderen Häfen auf der geplanten Reise auszuschiffen, fehlgeschlagen sind und ein Umweg erforderlich ist, um zu vermeiden, dass der blinde Passagier für einen erheblichen Zeitraum an Bord verbleibt.

**E. Ausschiffung und
Rückkehr des blinden Passagiers****4.9 Staat des ersten Anlaufhafens laut Reiseplan**

4.9.1 **Norm.** Die Behörden im Land des ersten planmäßigen Anlaufhafens des Schiffes nach Entdeckung eines blinden Passagiers entscheiden in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, ob der blinde Passagier in dem betreffenden Staat einreiseberechtigt ist, und tun alles ihnen Mögliche, um mit den Beteiligten bei der Lösung der Frage zusammenzuarbeiten.

4.9.2 **Norm.** Die Behörden im Land des ersten planmäßigen Anlaufhafens des Schiffes nach Entdeckung eines blinden Passagiers erlauben die Ausschiffung des blinden Passagiers, wenn sich der blinde Passagier im Besitz gültiger Reisedokumente für seine Rückkehr befindet und die Behörden der Auffassung sind, dass rechtzeitig Vorkehrungen für seine Heimschaffung getroffen worden sind oder getroffen werden und dass alle Voraussetzungen für seine Durchreise erfüllt worden sind oder erfüllt werden.

4.9.3 **Norm.** Die Behörden im Land des ersten planmäßigen Anlaufhafens des Schiffes nach Entdeckung eines blinden Passagiers erlauben die Ausschiffung des blinden Passagiers, wenn sie der Auffassung sind, dass sie oder der Reeder gültige Reisedokumente erhalten, rechtzeitig Vorkehrungen für die Heimschaffung des

the requisites for transit. Public authorities shall, further, favourably consider allowing disembarkation of the stowaway, when it is impracticable for the stowaway to remain on the ship or other factors exist which would preclude the stowaway remaining on the ship. Such factors may include, but are not limited to, when:

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

4.10 Subsequent ports of call

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

4.11 State of Nationality or Right of Residence

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

4.11.2 Standard. Public authorities shall, when possible, assist in determining the identity and nationality/citizenship of stowaways claiming to be a national or having a right of residence in their State. Where possible, the local embassy, consulate or other diplomatic representation of the country of the stowaway's nationality will be required to assist in verifying the stowaway's nationality and providing emergency travel documentation.

4.12 State of Embarkation

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

dans les meilleurs délais pour le rapatriement du passager clandestin et remplir toutes les conditions requises pour son transit. En outre, les pouvoirs publics doivent envisager favorablement d'autoriser le débarquement du passager clandestin lorsqu'il est impossible dans la pratique de le garder à bord du navire ou qu'il existe d'autres facteurs qui empêchent de le garder à bord du navire. Ces facteurs peuvent inclure les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter:

- un cas n'est pas résolu au moment de l'appareillage du navire; ou
- la présence à bord du passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire, la santé de l'équipage ou celle du passager clandestin.

4.10 Ports d'escale suivants

4.10.1 Norme. Lorsque le débarquement d'un passager clandestin n'a pas pu avoir lieu dans le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin, les pouvoirs publics des ports d'escale suivants doivent envisager son débarquement conformément aux normes 4.9.1, 4.9.2 et 4.9.3.

4.11 État dont le passager clandestin est ressortissant ou dans lequel il a le droit de s'établir

4.11.1 Norme. Les pouvoirs publics doivent, conformément au droit international, accepter le retour des passagers clandestins jouissant pleinement du statut de national/citoyen ou accepter le retour des passagers clandestins qui, d'après leur législation nationale, ont le droit de s'établir dans l'État dont ils relèvent.

4.11.2 Norme. Les pouvoirs publics doivent, si possible, aider à déterminer l'identité et la nationalité/citoyenneté des passagers clandestins revendiquant qu'ils sont ressortissants de l'État dont ils relèvent ou qu'ils ont le droit de s'établir dans cet État. Chaque fois que possible, l'ambassade locale, le consulat ou une autre représentation diplomatique du pays de la nationalité du passager clandestin sera tenu d'aider à vérifier la nationalité du passager clandestin et à lui délivrer un document de voyage provisoire.

4.12 État d'embarquement

4.12.1 Norme. Les pouvoirs publics d'un État, lorsqu'il a été établi à leur satisfaction que des passagers clandestins sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, doivent accepter d'interroger les passagers clandestins renvoyés de leur point de débarquement après y avoir été jugés non admissibles. Les pouvoirs publics de l'État d'embarquement ne doivent pas renvoyer ces passagers clandestins dans le pays où il a été établi précédemment qu'ils étaient non admissibles.

blinden Passagiers treffen und alle Voraussetzungen für seine Durchreise erfüllen werden. Darüber hinaus prüfen die Behörden wohlwollend, die Ausschiffung des blinden Passagiers zu erlauben, wenn es für den blinden Passagier unzweckmäßig ist, auf dem Schiff zu verbleiben, oder wenn sonstige Gründe vorliegen, die seinen Verbleib auf dem Schiff verhindern. Zu diesen Gründen gehören, ohne darauf beschränkt zu sein, unter anderem die folgenden:

- Zum Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes ist der Fall ungelöst.
- Die Anwesenheit des blinden Passagiers an Bord würde den sicheren Betrieb des Schiffes, die Gesundheit der Besatzung oder die Gesundheit des blinden Passagiers gefährden.

4.10 Weitere Anlaufhäfen

4.10.1 Norm. Ist die Ausschiffung des blinden Passagiers im ersten planmäßigen Anlaufhafen des Schiffes nach seiner Entdeckung nicht gelungen, so prüfen die Behörden der weiteren Anlaufhäfen seine Ausschiffung nach den Normen 4.9.1, 4.9.2 und 4.9.3.

4.11 Staat, dessen Staatsangehörigkeit der blinde Passagier besitzt oder in dem er ein Aufenthaltsrecht hat

4.11.1 Norm. Die Behörden gestatten im Einklang mit dem Völkerrecht die Rückkehr von blinden Passagieren mit uneingeschränktem Staatsangehörigkeits-/Staatsbürgerschafts-Status und erlauben die Rückkehr von blinden Passagieren, die nach ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften ein Aufenthaltsrecht in dem betreffenden Staat haben.

4.11.2 Norm. Die Behörden helfen nach Möglichkeit bei der Feststellung der Identität und Staatsangehörigkeit/Staatsbürgerschaft von blinden Passagieren, die behaupten, Bürger ihres Staates zu sein oder in ihrem Staat ein Aufenthaltsrecht zu haben. Soweit möglich, wird die Botschaft vor Ort, das Konsulat oder eine sonstige diplomatische Vertretung des Landes, dessen Staatsangehörigkeit der blinde Passagier besitzt, aufgefordert, bei der Überprüfung der Staatsangehörigkeit des blinden Passagiers und der Ausstellung provisorischer Reisedokumente behilflich zu sein.

4.12 Staat des Anbordgehens

4.12.1 Norm. Steht nach Auffassung der Behörden eines Staates fest, dass blinde Passagiere in einem Hafen dieses Staates an Bord eines Schiffes gegangen sind, so übernehmen sie solche blinden Passagiere, die von ihrem Ausschiffungspunkt als nicht einreiseberechtigt zurückgewiesen wurden, zur Überprüfung. Die Behörden des Staates des Anbordgehens führen solche blinden Passagiere nicht in das Land zurück, in das sie zuvor nicht hatten einreisen dürfen.

4.12.2 **Standard.** When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept disembarkation of attempted stowaways, and of stowaways found on board the ship while it is still in their territorial waters or if applicable according to the national legislation of that State in the area of immigration jurisdiction of that State. No penalty or charge in respect of detention or removal costs shall be imposed on the shipowner.

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

4.13 The flag State

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

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

4.14 Return of stowaways

4.14.1 **Recommended Practice.** When a stowaway has inadequate documents, public authorities should, whenever practicable and to an extent compatible with national legislation and security requirements, issue a covering letter with a photograph of the stowaway and any other important information or, alternatively, a suitable travel document accepted by the public authorities involved. The covering letter, authorizing the return of the stowaway either to his/her country of origin or to the point where the stowaway commenced his/her journey, as appropriate, by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed over to the operator affecting the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and/or the point of disembarkation.

4.14.2 **Recommended Practice.** Public authorities in the State where the stowaway has disembarked should contact the relevant public authorities at transit points during the return of a stowaway, in order to

4.12.2 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État doivent, lorsqu'il a été établi d'une manière qu'ils jugent satisfaisante, que des passagers clandestins potentiels sont montés à bord d'un navire dans un port de cet État, accepter le débarquement des passagers clandestins potentiels et des passagers clandestins qui ont été découverts à bord du navire alors que ce dernier se trouvait encore dans les eaux territoriales de cet État ou, si cela est prévu par la législation nationale dudit État, dans la zone relevant de la juridiction de ses services d'immigration. Aucune sanction ne doit être imposée à l'armateur et aucune somme ne doit être exigée de lui pour couvrir les frais de détention ou de renvoi.

4.12.3 **Norme.** Lorsqu'un passager clandestin potentiel n'a pas été débarqué au port d'embarquement, il doit être traité comme un passager clandestin conformément aux règles du présent chapitre.

4.13 État du pavillon

4.13.1 **Norme.** Les pouvoirs publics de l'État du pavillon du navire doivent apporter leur aide et leur collaboration au capitaine/à l'armateur ou aux pouvoirs publics des ports d'escale pour:

- identifier le passager clandestin et déterminer sa nationalité;
- intervenir auprès des pouvoirs publics compétents pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion; et
- prendre les dispositions nécessaires pour le renvoi ou le rapatriement du passager clandestin.

4.14 Retour des passagers clandestins

4.14.1 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un passager clandestin a des documents inadéquats, les pouvoirs publics devraient, si possible et dans la mesure où cette pratique est compatible avec la législation nationale et les exigences de sûreté, délivrer une lettre explicative en y joignant une photographie du passager clandestin et tous autres renseignements importants, ou bien un document de voyage approprié accepté par les pouvoirs publics concernés. Cette lettre de couverture autorisant le retour du passager clandestin soit dans son pays d'origine soit au point où il a commencé son voyage, selon le cas, par quelque moyen de transport que ce soit et spécifiant toutes autres conditions imposées par les pouvoirs publics, devrait être remise à l'exploitant chargé du renvoi du passager clandestin. Elle doit fournir les renseignements sollicités par les services compétents aux points de transit et/ou au point de débarquement.

4.14.2 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devraient contacter les pouvoirs publics compétents aux points de transit au cours du retour

4.12.2 **Norm.** Ist zur Zufriedenheit der Behörden festgestellt worden, dass blinde Passagiere im Tatversuch in einem Hafen ihres Staates an Bord eines Schiffes gegangen sind, so gestatten sie die Ausschiffung dieser blinden Passagiere im Tatversuch und der blinden Passagiere, die an Bord des Schiffes entdeckt worden sind, während es sich noch in den Hoheitsgewässern dieses Staates oder, sofern dies im innerstaatlichen Recht dieses Staates vorgesehen ist, in dem Gebiet befindet, das zum Zuständigkeitsbereich der Einwanderungsbehörden dieses Staates gehört. Dem Reeder wird keine Strafe oder Gebühr zur Deckung von Haft- oder Rückführungskosten auferlegt.

4.12.3 **Norm.** Wurde ein blinder Passagier im Tatversuch nicht im Hafen des Anbordgehens ausgeschifft, so ist er als blinder Passagier nach Maßgabe dieses Abschnitts zu behandeln.

4.13 Der Flaggenstaat

4.13.1 **Norm.** Die Behörden des Flaggenstaates des Schiffes unterstützen den Kapitän/Reeder oder die zuständigen Behörden in den Anlaufhäfen und arbeiten mit ihnen zusammen, wenn es darum geht,

- den blinden Passagier zu identifizieren und seine Staatsangehörigkeit festzustellen;
- bei den zuständigen Behörden mit dem Ersuchen vorstellig zu werden, beim VORBORDSCHAFFEN des blinden Passagiers bei der ersten sich bietenden Gelegenheit behilflich zu sein;
- Vorkehrungen für die Rückführung oder Heimschaffung des blinden Passagiers zu treffen.

4.14 Rückkehr von blinden Passagieren

4.14.1 **Empfehlung.** Verfügt ein blinder Passagier nur über unzureichende Dokumente, so sollen die Behörden, wenn dies durchführbar und soweit es mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Sicherheitserfordernissen vereinbar ist, einen Begleitbrief mit einem Lichtbild des blinden Passagiers und allen sonstigen wichtigen Angaben oder alternativ ein geeignetes Reisedokument ausstellen, das von den beteiligten Behörden akzeptiert wird. Dieser Begleitbrief, durch den die Rückkehr des blinden Passagiers mit einem beliebigen Verkehrsmittel je nach Lage des Falles entweder in sein Herkunftsland oder zum Ausgangspunkt seiner Reise genehmigt wird und in dem etwaige weitere von den Behörden vorgeschriebene Bedingungen dargelegt sind, soll dem Unternehmen ausgehändigt werden, das die Rückführung des blinden Passagiers übernimmt. Der Brief enthält die Angaben, die von den Behörden an den Transitpunkten und/oder dort verlangt werden, wo der blinde Passagier ausgeschifft wird.

4.14.2 **Empfehlung.** Die Behörden des Staates, in dem der blinde Passagier ausgeschifft wird, sollen mit den zuständigen Behörden an den Transitpunkten im Verlauf der Rückkehr des blinden Passagiers Kon-

inform them of the status of the stowaway. In addition public authorities in countries of transit during the return of any stowaway should allow, subject to normal visa requirements and national security concerns, the transit through their ports and airports of stowaways travelling under the removal instructions or directions of public authorities of the country of the port of disembarkation.

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

4.15 Cost of return and maintenance of stowaways

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

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

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

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

d'un passager clandestin afin de les informer de son statut. En outre, les pouvoirs publics des pays par lesquels des passagers clandestins doivent transiter pendant leur retour devraient autoriser, le transit par leurs ports et aéroports, sous réserve des visas normalement exigés et compte tenu des exigences liées à la sûreté nationale, le transit des passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par les pouvoirs publics du pays du port de débarquement.

4.14.3 Pratique recommandée. Lorsqu'un État du port a refusé le débarquement d'un passager clandestin, cet État devrait notifier sans retard excessif à l'État du pavillon du navire à bord duquel se trouve le passager clandestin les raisons motivant ce refus.

4.15 Frais de renvoi et de séjour des passagers clandestins

4.15.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics de l'État dans lequel un passager clandestin a été débarqué devraient normalement informer l'armateur à bord du navire duquel le passager clandestin a été découvert, dans la mesure du possible, du montant des frais de détention et de retour du passager clandestin et de tous frais additionnels liés à l'établissement de documents pour le passager clandestin, si l'armateur doit assumer ces frais. De plus, les pouvoirs publics devraient, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale, coopérer avec l'armateur afin de limiter ces frais au strict minimum, s'ils sont à la charge de l'armateur.

4.15.2 Pratique recommandée. La période pendant laquelle les armateurs sont tenus responsables de la prise en charge des frais de séjour d'un passager clandestin encourus par les pouvoirs publics de l'État dans lequel le passager clandestin a été débarqué devrait être aussi courte que possible.

4.15.3 Norme. Les pouvoirs publics doivent, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les sanctions imposées aux navires lorsque le capitaine du navire a dûment déclaré la présence d'un passager clandestin aux autorités compétentes du port d'arrivée et lorsqu'il a prouvé que toutes les mesures préventives raisonnables avaient été prises pour empêcher des passagers clandestins d'accéder au navire.

4.15.4 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, conformément à la législation nationale, envisager d'atténuer les autres sanctions qui pourraient être applicables, lorsque les armateurs ont coopéré avec les services de contrôle à la satisfaction de ces services en prenant des mesures visant à éviter le transport de passagers clandestins.

takt aufnehmen, um sie über die Rechtsstellung des blinden Passagiers zu unterrichten. Darüber hinaus sollen die Behörden in den Transitländern im Verlauf der Rückkehr jedes blinden Passagiers vorbehaltlich der normalen Vorschriften über Visa und unter Berücksichtigung der Erfordernisse der inneren Sicherheit blinden Passagieren, die aufgrund der Rückführungsweisungen oder -anordnungen der Behörden des Landes des Ausschiffungshafens reisen, die Durchreise über ihre Häfen und Flughäfen erlauben.

4.14.3 Empfehlung. Hat ein Staat die Ausschiffung eines blinden Passagiers verweigert, so soll er unverzüglich den Flaggenstaat des Schiffes, das den blinden Passagier befördert, über die Gründe dieser Verweigerung unterrichten.

4.15 Kosten der Rückführung und des Unterhalts von blinden Passagieren

4.15.1 Empfehlung. Die Behörden des Staates, in dem ein blinder Passagier ausgeschifft worden ist, sollen im Allgemeinen, soweit dies durchführbar ist, den Reeder, auf dessen Schiff der blinde Passagier entdeckt worden ist, über die Höhe der Kosten für die Haft und die Rückführung des blinden Passagiers sowie über alle zusätzlichen Kosten für die Ausstattung des blinden Passagiers mit amtlichen Dokumenten unterrichten, sofern der Reeder diese Kosten zu tragen hat. Soweit dies durchführbar ist, sollen die Behörden ferner mit dem Reeder zusammenarbeiten, um diese Kosten im Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften so gering wie möglich zu halten, sofern sie vom Reeder zu tragen sind.

4.15.2 Empfehlung. Der Zeitraum, während dessen Reeder die Kosten zu tragen haben, die den Behörden des Staates, in dem ein blinder Passagier ausgeschifft worden ist, für den Unterhalt des blinden Passagiers entstehen, soll so kurz wie möglich gehalten werden.

4.15.3 Norm. Die Behörden prüfen nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Milderung von Sanktionen gegen Schiffe, wenn der Kapitän den zuständigen Behörden im Anlaufhafen die Anwesenheit eines blinden Passagiers ordnungsgemäß gemeldet und nachgewiesen hat, dass alle zumutbaren präventiven Maßnahmen getroffen worden sind, um zu verhindern, dass blinde Passagiere Zutritt zum Schiff erhalten.

4.15.4 Empfehlung. Die Behörden sollen nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Minderung etwa zu erhebender sonstiger Geldforderungen prüfen, wenn Reeder nach Auffassung der Überwachungsbehörden mit diesen Behörden in zufriedenstellender Art und Weise bei der Durchführung von Maßnahmen zusammengearbeitet haben, um die Beförderung von blinden Passagieren zu verhindern.

Section 5

Arrival,
stay and departure
of cargo and other articles

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

A. General

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

5.2 Recommended Practice. Public authorities should, with the cooperation of shipowners, port authorities and port facilities and terminals, take appropriate measures to ensure that satisfactory port traffic flow arrangements are provided so that handling and clearance procedures for cargo will be smooth and uncomplicated. These arrangements should cover all phases from the time the ship arrives at the dock for unloading and public authority clearance, and also free zones, storage facilities, warehousing and onward movement of cargo if required. There should be convenient and direct access between the free zone, storage facilities and cargo warehouse and the public authority clearance area, which should be located close to the dock area with, whenever possible, easy access and transfer capabilities and infrastructure.

5.3 Recommended Practice. Public authorities should encourage owners and/or operators of marine cargo terminals to equip them with storage facilities for special cargo (e.g. valuable goods, perishable shipments, human remains, radioactive and other dangerous goods, as well as live animals), as appropriate; those areas of marine cargo terminals in which general and special cargo and postal items are stored prior to shipment by sea or importation should implement access control measures at least equivalent to those contained in the relevant text of paragraph B/16 of the ISPS Code.

Chapitre 5

Entrée,
séjour au port et sortie
des cargaisons et autres articles

Le présent chapitre contient les dispositions relatives aux formalités que les pouvoirs publics imposent à l'armateur, à son agent ou au capitaine du navire.

A. Dispositions générales

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

5.2 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient, avec le concours des armateurs, des autorités portuaires et des installations et terminaux portuaires, prendre les mesures voulues pour que des dispositions satisfaisantes soient prévues pour le déroulement des diverses opérations en vue de simplifier et de faciliter la manutention et les formalités de dédouanement des marchandises. Ces dispositions devraient porter sur toutes les opérations à partir de l'arrivée du navire à quai: déchargement, autorisation des pouvoirs publics et également, s'il y a lieu, zones franches, installations de stockage, entreposage ou poursuite du transport. Un accès commode et direct devrait être aménagé entre la zone franche, les installations d'entreposage et le magasin de marchandises et la zone de dédouanement des pouvoirs publics, qu'il convient de situer à proximité des quais, avec, chaque fois que possible, des moyens d'accès facile et de transfert et une infrastructure.

5.3 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient encourager les propriétaires et/ou exploitants de terminaux maritimes de chargement à équiper ces terminaux d'installations d'entreposage pour cargaisons spéciales (par exemple objets de valeur, marchandises périssables, dépouilles humaines, matières radioactives et autres marchandises dangereuses, animaux vivants, etc.). Les zones de ces terminaux dans lesquelles sont entreposés, avant expédition par mer ou importation, des marchandises diverses, des cargaisons spéciales et des objets postaux devraient appliquer des mesures de contrôle de l'accès au moins équivalentes à celles qui sont

Abschnitt 5

Ankunft,
Verbleib und Abgang der
Ladung und anderer Gegenstände

Dieser Abschnitt enthält die Bestimmungen über die Förmlichkeiten, welche die Behörden vom Reeder, seinem Agenten oder dem Kapitän des Schiffes verlangen.

A. Allgemeines

5.1 Empfehlung. Die Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder, der Hafenbehörden, der Hafen- und Umschlaganlagen geeignete Maßnahmen treffen, um zu gewährleisten, dass die Liegezeit im Hafen so kurz wie möglich gehalten wird; sie sollen Vorkehrungen für einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs treffen und alle Verfahren im Zusammenhang mit dem Ein- und Auslaufen von Schiffen einschließlich der Vorkehrungen für Ein- und Ausschiffung, Laden und Löschen, Dienstleistungen und Ähnliches sowie die damit verbundenen Sicherheitsmaßnahmen häufig überprüfen. Sie sollen ferner dafür sorgen, dass Frachtschiffe und ihre Ladung nach Möglichkeit im Lade- und Löschbereich angemeldet und abgefertigt werden können.

5.2 Empfehlung. Die Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder, der Hafenbehörden, der Hafen- und Umschlaganlagen geeignete Maßnahmen treffen, um einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs zu gewährleisten, damit die Umschlags- und Abfertungsverfahren für die Ladung reibungslos und vereinfacht vonstatten gehen. Diese Vorkehrungen sollen alle Arbeitsgänge nach dem Anlegen des Schiffes am Kai zwecks Löschen und Abfertigung durch die Behörden und nötigenfalls freie Bereiche, Lagereinrichtungen, Einlagerung und Weiterbeförderung der Fracht umfassen. Es soll einen geeigneten, direkten Verbindungsweg zwischen dem freien Bereich, den Lagereinrichtungen, dem Lagerhaus und dem Bereich für die Abfertigung durch die Behörden geben, die in der Nähe des Kais liegen sollen, nach Möglichkeit mit leichten Zugangs- und Übergabemöglichkeiten und -infrastruktur.

5.3 Empfehlung. Die Behörden sollen die Eigentümer und/oder Betreiber von Umschlaganlagen für Seefracht dazu anregen, diese Anlagen mit Einrichtungen zur Lagerung von Sonderladung (zum Beispiel von hochwertigen Gütern, von leichtverderblichen Waren, von sterblichen Überresten, von radioaktiven Stoffen und sonstigen gefährlichen Gütern sowie von lebenden Tieren) auszustatten; für diejenigen Bereiche von Umschlaganlagen für Seefracht, in denen Stückgut und Sonderladung sowie Postsachen vor der Verschiffung oder Einfuhr gelagert werden, sollen Maßnahmen zur Kontrolle des Zugangs ergriffen werden, die den in Abschnitt B/16 des ISPS-Codes

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

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

5.5 **Recommended Practice.** When the nature of a consignment could attract the attention of different agencies authorized to carry out inspections, such as customs and veterinary or sanitary controllers, Contracting Governments should authorize either customs or one of the other agencies to carry out the required procedures or, where that is not feasible, take all necessary steps to ensure that such inspections are carried out simultaneously at one place and with a minimum of delay and whenever possible carried out upon prior coordination with the party having custody of the consignment.

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

B. Clearance of cargo

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

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

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

décrites dans le texte pertinent du paragraphe B/16 du Code ISPS.

5.3^{bis} **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics ne devraient exiger que le minimum de données nécessaire pour identifier la cargaison qui doit être entreposée avant sa mainlevée ou sa réexportation ou son importation et devraient utiliser à cette fin, chaque fois qu'ils sont disponibles, les renseignements figurant dans la déclaration préalable à l'arrivée.

5.4 **Norme.** Un Gouvernement contractant qui continue d'exiger des licences ou permis d'exportation, d'importation et de transbordement pour certains types de marchandises doit prévoir des formalités simples qui permettent d'obtenir et de faire renouveler rapidement ces licences ou permis.

5.5 **Pratique recommandée.** Lorsqu'un chargement pourrait, de par sa nature, attirer l'attention de différents services chargés de contrôles – douaniers, vétérinaires, ou sanitaires, par exemple – les Gouvernements contractants devraient habiliter le service des douanes ou l'un des autres services à procéder aux formalités requises ou, lorsque cela n'est pas possible, à prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que ces inspections sont accomplies simultanément au même endroit et en un minimum de temps et que, chaque fois que possible, elles le sont après coordination avec la partie qui a la garde du chargement.

5.6 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir des procédures simplifiées pour assurer le déroulement rapide des formalités concernant les colis de cadeaux privés et les échantillons commerciaux dont la valeur ou la quantité ne dépasse pas un certain chiffre, qui devrait être fixé à un niveau aussi élevé que possible.

B. Accomplissement des formalités concernant la cargaison

5.7 **Norme.** Les pouvoirs publics, sous réserve de toutes interdictions ou restrictions nationales et de toutes mesures nécessaires pour la sûreté des ports et la répression du trafic de stupéfiants, accordent la priorité du dédouanement aux animaux vivants, aux marchandises périssables et aux autres chargements de nature urgente.

5.7.1 **Pratique recommandée.** Afin de sauvegarder la qualité des marchandises en attente de dédouanement, les pouvoirs publics devraient prendre, en liaison avec toutes les parties intéressées, toutes les dispositions pour permettre au port un stockage rationnel et fiable des marchandises.

5.8 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants devraient faciliter l'admission temporaire de matériel spécialisé de manutention de la cargaison arrivant à bord de navires et utilisé à terre dans les ports pour charger, décharger et manuten-

tenir les einschlägigen Bestimmungen entsprechen.

5.3^{bis} **Empfehlung.** Die Behörden sollen die erforderlichen Daten für die Identifizierung der Ladung, die vor der Überlassung, der Wiederausfuhr oder der Einfuhr gelagert werden soll, auf ein Mindestmaß beschränken und hierfür die in der vor der Ankunft übermittelten Erklärung enthaltenen Angaben verwenden, sofern diese zur Verfügung stehen.

5.4 **Norm.** Eine Vertragsregierung, die für bestimmte Güterarten weiterhin Ausfuhr-, Einfuhr- und Umladegenehmigungen verlangt, legt einfache Verfahren für das zügige Erteilen und Verlängern dieser Genehmigungen fest.

5.5 **Empfehlung.** Besteht aufgrund der Beschaffenheit eines Versandstücks die Möglichkeit, dass sich verschiedene Kontrollbehörden dafür interessieren, wie zum Beispiel der Zoll und die Veterinär- oder Gesundheitsbehörden, so sollen die Vertragsregierungen entweder den Zoll oder eine der sonstigen Behörden ermächtigen, die erforderlichen Verfahren durchzuführen, oder, wenn dies nicht möglich ist, alle erforderlichen Schritte unternehmen, damit sichergestellt ist, dass solche Kontrollen gleichzeitig an einer Stelle, mit möglichst geringer Verzögerung und, soweit möglich, nach vorheriger Koordinierung mit der Partei erfolgen, bei der sich das Versandstück befindet.

5.6 **Empfehlung.** Die Behörden sollen vereinfachte Verfahren für die zügige Abfertigung privater Geschenkpackstücke und Warenmuster vorsehen, deren Wert oder Qualität eine möglichst hoch anzusetzende Größe nicht überschreiten.

B. Abfertigung der Ladung

5.7 **Norm.** Vorbehaltlich nationaler Verbote oder Beschränkungen und notwendiger Maßnahmen zur Sicherheit der Häfen oder zur Verhütung des unerlaubten Verkehrs mit Suchtstoffen räumen die Behörden der Abfertigung lebender Tiere, leichtverderblicher Güter und sonstiger Ladungen dringlicher Art Vorrang ein.

5.7.1 **Empfehlung.** Zum Schutz der Qualität der zur Abfertigung bestimmten Güter sollen die Behörden in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Staaten sämtliche Maßnahmen treffen, welche die praktische, sichere und zuverlässige Lagerung der Güter im Hafen ermöglichen.

5.8 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen sollen die vorübergehende Zulassung von Spezialgeräten zum Ladungsumschlag erleichtern, die von einem Schiff bei der Ankunft mitgeführt werden und in den Häfen, die dieses Schiff anläuft, an Land für das

5.9 *Not in use.*

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

5.10.1 Recommended Practice. Public authorities should introduce simplified procedures for authorized persons allowing:

- (a) release of the goods on the provision of the minimum information necessary to identify the goods, to accurately identify and assess risk as it relates to concerns such as health, safety and security, and permit the subsequent completion of the final goods declaration;
- (b) clearance of the goods at the declarants premises or another place authorized by the relevant public authority; and
- (c) submission of a single goods declaration for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person.

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

5.12 Recommended Practice. Public authorities should, on the basis of a valid request, conduct physical examinations of cargo, where necessary, at the point where it is loaded into its means of transport and while loading is in progress, either at the dockside or, in the case of unitized cargo, at the place where the freight container is packed and sealed.

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

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

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

tionner la cargaison.

5.9 *Inusitée.*

5.10 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient instituer des procédures pour l'accomplissement des formalités concernant la cargaison qui soient fondées sur les dispositions pertinentes et les directives connexes de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée).

5.10.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient adopter pour les personnes agréées des procédures simplifiées qui permettent:

- a) d'octroyer la mainlevée des marchandises sur la base de la communication des données minimales nécessaires à l'identification des marchandises, ainsi qu'à l'identification et à l'évaluation précises des risques ayant trait à des aspects tels que la santé, la sécurité et la sûreté, et d'établir par la suite la déclaration finale des marchandises;
- b) le dédouanement des marchandises dans les locaux du déclarant ou dans un autre lieu désigné par les pouvoirs publics compétents; et
- c) le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations effectuées au cours d'une période donnée lorsque les marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.

5.11 Norme. Les pouvoirs publics maintiennent les inspections physiques au minimum nécessaire pour garantir le respect de la législation applicable.

5.12 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient mener, sur la base d'une requête valable, des inspections physiques de la cargaison, lorsque cela est nécessaire, à l'emplacement où elle est chargée dans son moyen de transport et, pendant le chargement, soit sur le quai, soit, dans le cas d'une charge unitaire, à l'emplacement où le conteneur est empoté et scellé.

5.13 Norme. Les pouvoirs publics veillent à ce que la collecte de données statistiques requise ne nuise pas sensiblement à l'efficacité du commerce maritime.

5.14 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient utiliser les systèmes d'échange électronique de renseignements pour obtenir des renseignements et accélérer et simplifier l'accomplissement des formalités d'entreposage, de dédouanement et de réexportation.

5.14.1 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient terminer rapidement les titres ou déclarations de transit couvrant les marchandises en provenance d'un autre État et en attente d'embarquement.

Laden, Löschen und Umsetzen von Ladung verwendet werden.

5.9 *Nicht in Gebrauch.*

5.10 Empfehlung. Die Behörden sollen für die Abfertigung von Ladung Verfahren erarbeiten, die auf den einschlägigen Bestimmungen des *Internationalen Übereinkommens über die Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren* – des revidierten Übereinkommens von Kyoto – und den dazugehörigen Richtlinien beruhen.

5.10.1 Empfehlung. Die Behörden sollen vereinfachte Verfahren für ermächtigte Personen einführen, die Folgendes gestatten:

- a) Überlassung der Güter bei Vorlage der erforderlichen Mindestangaben zur Bestimmung der Güter, zur genauen Ermittlung und Bewertung der Risiken für Gesundheit, Sicherheit und Sicherung sowie zur anschließenden Fertigstellung der endgültigen Frachterklärung,
- b) Abfertigung der Güter in den Räumlichkeiten des Zollmeldepflichtigen oder an einem anderen durch die zuständige Behörde genehmigten Ort und
- c) Vorlage einer einzigen Frachterklärung für alle Ein- und Ausfuhren innerhalb eines bestimmten Zeitraums, in dem häufig Güter von derselben Person ein- und ausgeführt werden.

5.11 Norm. Die Behörden beschränken die Beschau auf das Mindestmaß, das zur Sicherstellung der Einhaltung der anwendbaren Rechtsvorschriften erforderlich ist.

5.12 Empfehlung. Die Behörden sollen bei Vorliegen eines berechtigten Ersuchens erforderlichenfalls eine Überprüfung von Ladungen dort, wo sie in ihr Beförderungsmittel geladen werden, also entweder am Ladekai oder, bei Ladung in Ladungseinheiten, an der Stelle, wo der Frachtcontainer beladen und versiegelt wird, während des Ladevorgangs durchführen.

5.13 Norm. Die Behörden stellen sicher, dass Vorschriften für die Erfassung statistischer Angaben die Wirtschaftlichkeit des Seehandels nicht nennenswert beeinträchtigen.

5.14 Empfehlung. Die Behörden sollen Systeme zum elektronischen Informationsaustausch zur Gewinnung von Angaben benutzen, um Lagerungs-, Abfertigungs- und Wiederausfuhrvorgänge zu beschleunigen und zu vereinfachen.

5.14.1 Empfehlung. Die Behörden sollen das Transitverfahren für zur Verladung bestimmte Güter aus einem anderen Staat schnell abwickeln.

C. Freight containers and pallets

5.15 **Standard.** Public authorities shall, in conformity with their respective regulations, permit the temporary admission of freight containers, pallets and freight container equipment and accessories that are affixed to the container or are being transported separately without payment of customs duties and other taxes and charges and shall facilitate their use in maritime traffic.

5.16 **Recommended Practice.** Public authorities should provide in their regulations, referred to in Standard 5.15, for the acceptance of a simple declaration to the effect that temporarily imported freight containers, pallets and freight container equipment and accessories will be re-exported within the time limit set by the State concerned. Such declaration may take the form of an oral declaration or any other act acceptable to the authorities.

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

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

D. Cargo not discharged at the port of intended destination

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

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

E. Limitation of shipowner's responsibilities

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

C. Conteneurs et palettes

5.15 **Norme.** Conformément à leurs législations respectives, les pouvoirs publics autorisent l'admission temporaire de conteneurs, de palettes et d'équipement pour conteneur et d'accessoires qui sont fixés au conteneur ou sont transportés séparément, sans exiger le paiement de droits de douane ni d'autres taxes ou redevances, et facilitent leur utilisation dans le trafic maritime.

5.16 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient prévoir dans leur législation, mentionnée dans la norme 5.15, des dispositions visant à accepter une simple déclaration selon laquelle les conteneurs, les palettes et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui sont importés à titre temporaire seront réexportés dans le délai fixé par l'État intéressé. Cette déclaration peut se faire sous la forme d'une déclaration orale ou tout autre acte jugé acceptable par les pouvoirs publics.

5.17 **Norme.** Les pouvoirs publics autorisent les conteneurs, les palettes et l'équipement pour conteneur et les accessoires qui entrent dans le territoire d'un État en vertu des dispositions de la norme 5.15 à quitter les limites du port d'arrivée pour permettre le dédouanement des marchandises importées et/ou le chargement des marchandises destinées à l'exportation en simplifiant les procédures de contrôle et en réduisant au minimum les documents.

5.18 **Norme.** Les Gouvernements contractants autorisent l'admission temporaire d'éléments pour conteneurs sans percevoir de droits de douane, ni d'autres taxes et redevances lorsque ces éléments sont nécessaires pour la réparation de conteneurs déjà admis en vertu de la norme 5.15.

D. Cargaison non déchargée dans le port de destination prévu

5.19 **Norme.** Lorsque tout ou partie de la cargaison mentionnée dans la déclaration de cargaison n'est pas déchargé au port de destination prévu, les pouvoirs publics doivent permettre que cette déclaration soit modifiée et ne pas infliger de sanctions s'ils ont la certitude que la cargaison en cause n'a pas été chargée à bord du navire ou, si elle l'a été, qu'elle a été déchargée dans un autre port.

5.20 **Norme.** Lorsque par erreur, ou pour toute autre raison valable, tout ou partie de la cargaison est déchargé dans un port autre que le port prévu, les pouvoirs publics facilitent son rechargement ou son acheminement à destination. Cette disposition ne s'applique pas toutefois aux marchandises prohibées ou soumises à restriction.

E. Limitation de la responsabilité de l'armateur

5.21 **Norme.** Les pouvoirs publics n'exigent pas de l'armateur qu'il fasse figurer des renseignements spéciaux à leur intention sur le document de transport ou la copie de celui-ci, à moins que l'armateur

C. Frachtcontainer und Paletten

5.15 **Norm.** Die Behörden gestatten in Übereinstimmung mit ihren jeweiligen Vorschriften die vorübergehende Verwendung von Frachtcontainern, Paletten sowie von Ausrüstung und Zubehör von Frachtcontainern, die am Frachtcontainer befestigt sind oder getrennt befördert werden, ohne Zahlung von Zöllen und anderen Abgaben und erleichtern ihre Verwendung im Seeverkehr.

5.16 **Empfehlung.** Die Behörden sollen in ihren Vorschriften im Sinne der Norm 5.15 die Anerkennung einer einfachen Erklärung vorsehen, die besagt, dass vorübergehend eingeführte Frachtcontainer, Paletten sowie Ausrüstung und Zubehör von Frachtcontainern innerhalb der von dem betreffenden Staat festgesetzten Frist wiederausgeführt werden. Eine solche Erklärung kann mündlich oder in einer anderen für die Behörden annehmbaren Form erfolgen.

5.17 **Norm.** Die Behörden gestatten, dass die nach Norm 5.15 in das Hoheitsgebiet eines Staates verbrachten Frachtcontainer, Paletten sowie Ausrüstung und Zubehör von Frachtcontainern die Grenzen des Anlaufhafens zwecks Abfertigung eingeführter Ladung und/oder Laden von Ausfuhrladung unter vereinfachten Kontrollverfahren und unter Vorlage möglichst weniger Dokumente überschreiten.

5.18 **Norm.** Die Vertragsregierungen gestatten die vorübergehende Einfuhr von Frachtcontainerteilen ohne Zahlung von Zöllen und anderen Abgaben, wenn diese Teile für die Instandsetzung von bereits nach Norm 5.15 zugelassenen Frachtcontainern notwendig sind.

D. Ladung, die nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht wird

5.19 **Norm.** Wird ein Teil der in der Frachterklärung aufgeführten Ladung nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht, so lassen die Behörden eine Änderung der Frachterklärung zu und verhängen keine Sanktionen, wenn sie überzeugt sind, dass das Schiff diese Fracht nicht tatsächlich geladen oder in einem anderen Hafen gelöscht hat.

5.20 **Norm.** Wird irrtümlich oder aus einem sonstigen stichhaltigen Grund Ladung in einem anderen als dem vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht, so erleichtern die Behörden die Wiederbeladung oder Weiterbeförderung an den vorgesehenen Bestimmungsort. Dies gilt nicht für verbotene oder Beschränkungen unterworfenen Ladung.

E. Beschränkung der Verantwortlichkeiten des Reeders

5.21 **Norm.** Die Behörden verlangen von einem Reeder nicht, dass er für ihre Zwecke besondere Angaben in ein Beförderungspapier oder eine Abschrift desselben einträgt, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur

importer or exporter.

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

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

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

n'agisse en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.22 **Norme.** Les pouvoirs publics ne rendent pas l'armateur responsable de la présentation ou de l'exactitude des documents exigés de l'importateur ou de l'exportateur en vue du dédouanement, à moins qu'il n'agisse lui-même en qualité d'importateur ou d'exportateur ou au nom de l'importateur ou de l'exportateur.

5.23 **Norme.** L'armateur est tenu de fournir les données concernant l'entrée ou la sortie des marchandises dont il a connaissance au moment où il transmet ces données et qui figurent dans le document de transport qui atteste du connaissance. Ainsi, l'armateur peut fonder sa transmission sur les données fournies par le client de son chargeur, à moins que l'armateur ait des raisons de penser que les données fournies ne sont pas véridiques.

5.24 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient appliquer des règles en vertu desquelles la personne qui établit et passe un contrat avec une partie (par exemple, un groupeur de fret, un transitaire ou un armateur) pour transporter un chargement par mer jusqu'au territoire d'un autre État doit fournir à cette partie des renseignements complets et exacts sur ce chargement.

teur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

5.22 **Norm. Empfehlung.** Die Behörden machen den Reeder nicht für die Vorlage oder Richtigkeit von Dokumenten verantwortlich, die vom Importeur oder Exporteur im Zusammenhang mit der Frachtabfertigung verlangt werden, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

5.23 **Norm.** Vom Reeder wird verlangt, die Angaben zur Ein- oder Ausfuhr von Gütern zur Verfügung zu stellen, die ihm zum Zeitpunkt der Übermittlung dieser Daten bekannt und die im Beförderungspapier, das als Nachweis des Frachtbriefs dient, angegeben sind. Somit kann sich der Reeder bei der Übermittlung auf Daten stützen, die der Befrachter bereitgestellt hat, sofern der Reeder nicht Grund zu der Annahme hat, dass die bereitgestellten Daten unrichtig sind.

5.24 **Empfehlung.** Die Behörden sollen Vorschriften einführen, nach denen die Person, die mit einer Partei (wie zum Beispiel einem Verpacker, einem Spediteur oder einem Reeder) Kontakt über die Beförderung einer Seefrachtladung zum Hoheitsgebiet eines anderen Staates aufnimmt und darüber eine vertragliche Vereinbarung schließt, dieser Partei vollständige und richtige Angaben zur Frachtladung zur Verfügung stellen muss.

Section 6

Public health and quarantine,
including sanitary measures
for animals and plants

Chapitre 6

Hygiène, services médicaux
et quarantaine, services
vétérinaires et phytosanitaires

Abschnitt 6

Gesundheits- und Quarantäne-
vorschriften, einschließlich
der Gesundheitsmaßnahmen
bei Tieren und Pflanzen

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

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

6.3 **Recommended Practice.** Where Sanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or products thereof, such certificates and documents should be simple and widely publicized and Contracting Governments should cooperate with a view to standardizing such requirements.

6.4 **Recommended Practice.** Public authorities should authorize granting of pratique by electronic means to a ship when, on the basis of information received from it

6.1 **Norme.** Les pouvoirs publics d'un État qui n'est pas partie au Règlement sanitaire international doivent s'efforcer d'appliquer les dispositions pertinentes de ce règlement aux transports maritimes internationaux.

6.2 **Pratique recommandée.** Les Gouvernements contractants ayant des intérêts communs en raison de leurs conditions sanitaires, géographiques, sociales et économiques devraient conclure des arrangements spéciaux, au titre de l'article 85 du Règlement sanitaire international, dans le cas où de tels arrangements facilitent l'application de ce règlement.

6.3 **Pratique recommandée.** Lorsque des certificats sanitaires ou autres documents analogues sont exigés pour l'expédition de certains animaux ou de certaines plantes ou de produits qui en dérivent, ces certificats ou documents devraient être simples et faire l'objet d'une large diffusion; les Gouvernements contractants devraient collaborer en vue de normaliser ces documents.

6.4 **Pratique recommandée.** Les pouvoirs publics devraient accorder la libre pratique par des moyens électroniques à un navire lorsque, compte tenu des renseignements

6.1 **Norm.** Die Behörden eines Staates, der nicht Vertragspartei der Internationalen Gesundheitsvorschriften ist, bemühen sich, die einschlägigen Bestimmungen dieser Vorschriften auf die internationale Schifffahrt anzuwenden.

6.2 **Empfehlung.** Vertragsregierungen, die infolge ihrer gesundheitlichen, geographischen, sozialen oder wirtschaftlichen Bedingungen gemeinsame Interessen haben, sollen nach Artikel 85 der Internationalen Gesundheitsvorschriften besondere Vereinbarungen treffen, wenn diese die Anwendung dieser Vorschriften erleichtern.

6.3 **Empfehlung.** Sind Gesundheitsbescheinigungen oder ähnliche Dokumente für die Beförderung bestimmter Tiere, Pflanzen, tierischer oder pflanzlicher Erzeugnisse erforderlich, so sollen diese Dokumente einfach und allgemein bekannt sein, und die Vertragsregierungen sollen zwecks Vereinheitlichung derselben zusammenarbeiten.

6.4 **Empfehlung.** Die Behörden sollen einem Schiff die Erlaubnis zum Einlaufen auf elektronischem Weg erteilen, wenn die Gesundheitsbehörde des vorgesehenen

prior to its arrival, the health authority for the intended port of arrival is of the opinion that its arrival will not result in the introduction or spread of a quarantinable disease. Health authorities should as far as practicable be allowed to join a ship prior to entry of the ship into port.

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

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

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

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

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

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

6.10 Standard. Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public health, a ship which is not infected or suspected of being infected with a quarantinable disease shall not, on account of any other epidemic disease, be prevented by the health authorities for a port from discharging or loading cargo or stores or taking on fuel or water.

fournis par ce navire avant son entrée dans le port, l'autorité sanitaire du port de destination prévu estime que l'entrée du navire ne risque pas d'introduire ou de répandre une maladie quarantenaire. Les autorités sanitaires devraient, autant que possible, être autorisées à monter à bord avant l'entrée du navire dans le port.

6.4.1 Norme. Les pouvoirs publics doivent s'efforcer d'obtenir la coopération des armateurs pour qu'ils se conforment à toute demande selon laquelle une maladie à bord d'un navire doit être signalée sans tarder par des moyens électroniques à l'autorité sanitaire du port de destination du navire afin de faciliter l'envoi du personnel médical spécialisé et du matériel nécessaires pour les formalités sanitaires à l'arrivée.

6.5 Norme. Les pouvoirs publics doivent prendre des dispositions pour que toutes les agences de voyage ou autres organismes puissent fournir aux passagers, suffisamment à l'avance, la liste des vaccinations exigées par les pouvoirs publics des pays en cause, ainsi que des modèles de certificats de vaccination conformes au Règlement sanitaire international. Les pouvoirs publics doivent prendre toutes les mesures souhaitables pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent les certificats internationaux de vaccination ou de revaccination pour en assurer l'acceptation uniforme.

6.6 Pratique recommandée. Les pouvoirs publics devraient fournir les installations et les services nécessaires à la vaccination ou la revaccination, ainsi qu'à la délivrance des certificats internationaux correspondants, dans le plus grand nombre possible de ports.

6.7 Norme. Les pouvoirs publics s'assurent que les mesures sanitaires et les formalités de santé sont entreprises sur le champ, terminées sans retard et appliquées sans discrimination.

6.8 Pratique recommandée. Afin notamment de garantir l'efficacité du trafic maritime, les pouvoirs publics devraient entretenir, dans le plus grand nombre possible de ports, des installations et services suffisants pour permettre l'application efficace des mesures sanitaires et phytosanitaires ou vétérinaires en matière de quarantaine.

6.9 Norme. Pour tous les soins médicaux à donner en cas d'urgence à l'équipage et aux passagers, des installations médicales accessibles sans difficulté doivent, autant qu'il est raisonnable et possible, être prévues dans le plus grand nombre possible de ports de chaque État.

6.10 Norme. Sauf en cas d'urgence constituant un danger grave pour la santé publique, l'autorité sanitaire d'un port ne doit pas, en raison d'une autre maladie épidémique, empêcher un navire qui n'est ni infecté ni suspect d'être infecté d'une maladie quarantenaire de décharger ou de charger des marchandises, ou de procéder à son avitaillement, ou de prendre à bord du

Anlaufhafens auf Grund der vor der Ankunft erhaltenen Auskünfte der Ansicht ist, dass durch das Einlaufen keine quarantänekpflichtigen Krankheiten eingeschleppt oder verbreitet werden. Die Gesundheitsbehörden sollen nach Möglichkeit ein Schiff vor dem Einlaufen in den Hafen betreten dürfen.

6.4.1 Norm. Die Behörden ersuchen die Reeder um Unterstützung, damit sichergestellt wird, dass ein Krankheitsfall auf einem Schiff sofort auf elektronischem Weg den Gesundheitsbehörden des Bestimmungshafens gemeldet wird, um die Bereitstellung des ärztlichen Fachpersonals und Gerätes zu erleichtern, die für sanitäre Maßnahmen bei der Ankunft erforderlich sind.

6.5 Norm. Die Behörden sorgen dafür, dass alle Reisebüros und sonstigen beteiligten Stellen den Fahrgästen rechtzeitig vor der Abreise Listen mit den von den Behörden der betreffenden Staaten vorgeschriebenen Impfungen sowie die den Internationalen Gesundheitsvorschriften entsprechenden Impfbescheinigungsformulare zur Verfügung stellen können. Die Behörden sorgen nach Möglichkeit dafür, dass die Impfähzte die Internationalen Bescheinigungen über Impfung oder Wiederimpfung benutzen, um deren einheitliche Verwendung sicherzustellen.

6.6 Empfehlung. Die Behörden sollen in möglichst vielen Häfen die Ausstellung der Internationalen Bescheinigungen über Impfung oder Wiederimpfung ermöglichen und Einrichtungen für die Impfung zur Verfügung stellen.

6.7 Norm. Die Behörden sorgen dafür, dass die gesundheitlichen Maßnahmen und Formalitäten sofort eingeleitet, unverzüglich vervollständigt und unterschiedslos angewendet werden.

6.8 Empfehlung. Um unter anderem die Leichtigkeit des Seeverkehrs zu gewährleisten, sollen die Behörden in möglichst vielen Häfen geeignete Einrichtungen für die Durchführung von Menschen-, Tier- und Pflanzenquarantänemaßnahmen unterhalten.

6.9 Norm. In möglichst vielen Häfen eines jeden Staates haben, soweit dies zweckmäßig und durchführbar ist, jederzeit ärztliche Einrichtungen zur Ersten Hilfe für Besatzung und Fahrgäste zur Verfügung zu stehen.

6.10 Norm. Außer bei einem Notfall der eine ernste Gefahr für die öffentliche Gesundheit darstellt, darf ein Schiff, das nicht mit einer quarantänekpflichtigen Krankheit verseucht ist oder im Verdacht steht, verseucht zu sein, nicht auf Grund irgendeiner anderen epidemischen Krankheit von den Gesundheitsbehörden eines Hafens daran gehindert werden, Fracht oder Vorräte zu lö-

6.11 **Recommended Practice.** Shipments of animals, animal raw materials, crude animal products, animal foodstuffs and quarantinable plant products should be permitted in specified circumstances and when the certification requirements have been met at the time of discharge.

Section 7

Miscellaneous provisions

A. Bonds and other forms of security

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

B. Services at ports

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

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

7.4 **Standard.** No charge shall be made by a health authority for any medical examination, or any supplementary examination, whether bacteriological or otherwise, carried out at any time of the day or night, if such examination is required to ascertain the health of the person examined, nor for visit to and inspection of a ship for quarantine purposes except inspection of a ship for the issue of a Ship Sanitation Control Certificate or Ship Sanitation Control Exemption Certificate, nor shall a charge be made for any vaccination of a person arriving by ship nor for a certificate thereof. However, where measures other than these are necessary in respect of a ship or its passengers or crew and charges are made for them by a health authority, such charges shall be made in accordance with a single tariff which shall be uniform to the territory concerned and they shall be levied without

combustible ou des carburants et de l'eau potable.

6.11 **Pratique recommandée.** Les expéditions par mer d'animaux, de matières premières animales, de produits animaux bruts, de denrées alimentaires d'origine animale et de produits végétaux quaranténaires devraient être autorisées dans des circonstances déterminées et lorsqu'il a été satisfait aux prescriptions en matière de certification au moment du déchargement.

Chapitre 7

Dispositions diverses

A. Soumissions et autres formes de garantie

7.1 **Pratique recommandée.** Lorsque les pouvoirs publics exigent des armateurs le dépôt de soumissions ou autres formes de garantie pour couvrir leurs obligations en vertu des lois et règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à la protection phytosanitaire ou vétérinaire ou autres lois et règlements analogues de l'État, lesdits pouvoirs publics devraient autant que possible autoriser le dépôt d'une seule soumission globale.

B. Services dans les ports

7.2 **Pratique recommandée.** Les services habituels des pouvoirs publics dans un port devraient être fournis gratuitement pendant les heures normales de service. Les pouvoirs publics devraient établir, pour leurs services portuaires, des heures normales de service correspondant aux périodes où le volume de travail est habituellement le plus fort.

7.3 **Norme.** Les Gouvernements contractants doivent adopter toutes les mesures appropriées pour organiser les services habituels des pouvoirs publics dans les ports de manière à éviter de retarder indûment les navires après leur arrivée ou lorsqu'ils sont prêts à partir et à réduire au minimum le temps nécessaire pour remplir les formalités, à condition que l'heure d'arrivée ou de départ prévue soit notifiée aux pouvoirs publics en temps utile.

7.4 **Norme.** L'autorité sanitaire ne perçoit aucun droit pour toute visite médicale ainsi que pour tout examen complémentaire, bactériologique ou autre, effectué à quelque moment que ce soit, de jour ou de nuit, qui peut être nécessaire pour connaître l'état de santé de la personne examinée; elle ne perçoit pas davantage de droits pour la visite et l'inspection du navire à des fins de quarantaine, sauf si l'inspection a pour objet la délivrance d'un certificat de contrôle sanitaire du navire ou d'un certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire. Il ne sera pas perçu de droits pour la vaccination d'une personne arrivant sur un navire, ni pour la délivrance d'un certificat de vaccination. Cependant, si des mesures autres que celles indiquées ci-dessus sont nécessaires à l'égard d'un navire, de ses passagers ou de son équipage et que des droits sont prélevés, ils le seront conformé-

ment ou à charger ou à charger du combustible ou du carburant ou de l'eau potable.

6.11 **Empfehlung.** Verschiffungen von Tieren, tierischen Rohstoffen und Roherzeugnissen, tierischen Nahrungsmitteln und quarantänepflichtigen pflanzlichen Erzeugnissen sollen unter näher bestimmten Umständen, wenn die Vorschriften in Bezug auf die erforderlichen Bescheinigungen zum Zeitpunkt des Entladens erfüllt sind, zugelassen werden.

Abschnitt 7

Verschiedenes

A. Bürgschaften und sonstige Arten der Sicherheitsleistung

7.1 **Empfehlung.** Behörden, die Bürgschaften oder andere Arten der Sicherheitsleistung von Reedern für Verpflichtungen auf Grund von Zoll-, Einreise-, Gesundheits-, Pflanzenquarantäne- oder ähnlichen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften eines Staates verlangen, sollen nach Möglichkeit die Verwendung einer einzigen umfassenden Bürgschaft oder anderen Art von Sicherheitsleistung zulassen.

B. Dienstleistungen im Hafen

7.2 **Empfehlung.** Die üblichen Dienstleistungen der Behörden in einem Hafen sollen während der regulären Arbeitszeit unentgeltlich erbracht werden. Die Behörden sollen für ihre Dienstleistungen im Hafen reguläre Arbeitszeiten einführen, die mit den üblichen Zeiten eines starken Arbeitsanfalls in Einklang stehen.

7.3 **Norm.** Die Vertragsregierungen sollen alle durchführbaren Maßnahmen treffen, um die üblichen Dienstleistungen der Behörden in den Häfen so zu organisieren, dass unnötige Verzögerungen für die Schiffe nach dem Einlaufen oder vor dem Auslaufen vermieden werden und die Zeit für die Erfüllung der Formalitäten auf ein Mindestmaß beschränkt wird, sofern den genannten Behörden die voraussichtliche Ankunfts- oder Abfahrtszeit rechtzeitig bekanntgegeben wird.

7.4 **Norm.** Die Gesundheitsbehörde erhebt keine Gebühr für eine ärztliche Untersuchung oder Zusatzuntersuchung bakteriologischer oder sonstiger Art, die zu irgendeiner Tages- oder Nachtzeit vorgenommen wird, wenn diese Untersuchung erforderlich ist, um den Gesundheitszustand der untersuchten Person festzustellen; das Gleiche gilt für den Besuch und die Überprüfung eines Schiffes zu Quarantänezwecken mit Ausnahme der Überprüfung zwecks Ausstellung einer Schiffshygienebescheinigung oder einer Bescheinigung über die Befreiung von der Schiffshygienekontrolle; ferner sind die Impfung einer mit einem Schiff eintreffenden Person und die Ausstellung einer Impfbescheinigung gebührenfrei. Sind jedoch andere als die genannten Maßnahmen in Bezug auf ein Schiff, seine Fahrgäste oder die Besatzung erforderlich und werden von der Gesundheitsbehörde dafür Gebühren

distinction as to the nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the nationality, flag, registry or ownership of the ship.

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

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

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

C. Emergency assistance

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

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

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

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

ment à un tarif unique, uniforme sur tout le territoire de l'État intéressé. Ces droits sont perçus sans distinction quant à la nationalité, au domicile, ou à la résidence de la personne intéressée, ou à la nationalité, au pavillon, à l'immatriculation ou à la propriété du navire.

7.5 Pratique recommandée. Lorsque les pouvoirs publics fournissent des services en dehors des heures régulières visées à la pratique recommandée 7.2, ils devraient le faire à des conditions raisonnables et qui n'excèdent pas le coût réel des services rendus.

7.6 Norme. Lorsque le mouvement des navires dans un port le justifie, les pouvoirs publics doivent veiller à fournir les services nécessaires à l'accomplissement des formalités relatives à la cargaison et aux bagages, quelles que soient leur valeur et leur nature.

7.7 Pratique recommandée. Les Gouvernements contractants devraient prendre des dispositions par lesquelles un gouvernement accorderait à un autre gouvernement certaines facilités, avant le voyage ou en cours de traversée, pour inspecter les navires, les passagers, les membres de l'équipage, les bagages, les marchandises, ainsi que les documents de douane, d'immigration, de santé publique et de protection phytosanitaire et vétérinaire, lorsque cette mesure peut faciliter l'accomplissement des formalités à l'arrivée sur le territoire du second État.

C. Activités de secours en cas de catastrophe naturelle

7.8 Norme. Les pouvoirs publics facilitent l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins:

- d'activités de secours en cas de catastrophe;
- de sauvetage des personnes en détresse en mer afin de mettre ces personnes en lieu sûr;
- de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci; ou
- d'autres opérations d'urgence destinées à renforcer la sécurité en mer, la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

7.9 Norme. Les pouvoirs publics facilitent, dans toute la mesure du possible, les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les cargaisons, le matériel et l'équipement requis pour faire face aux situations visées dans la norme 7.8.

7.10 Norme. Les pouvoirs publics prévoient un dédouanement rapide pour le matériel spécialisé nécessaire à la mise en œuvre des mesures de sûreté.

ren erhoben, so richten sich diese nach einem einzigen, in dem betreffenden Hoheitsgebiet einheitlich geltenden Tarif; die Gebühren werden ungeachtet der Staatsangehörigkeit, des Wohn- oder Aufenthaltsorts des Betreffenden oder der Staatsangehörigkeit, der Flagge, der Registrierung oder des Eigentümers des Schiffes erhoben.

7.5 Empfehlung. Werden von den Behörden Dienstleistungen außerhalb der in Empfehlung 7.2 bezeichneten regulären Arbeitszeit erbracht, so sollen sie gegen mäßige Gebühren erbracht werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

7.6 Norm. Wenn es der Umfang des Verkehrs in einem Hafen rechtfertigt, sorgen die Behörden dafür, dass die erforderlichen Dienstleistungen verfügbar sind, um die Förmlichkeiten für Ladung und Gepäck ungeachtet des Wertes oder der Art derselben durchzuführen.

7.7 Empfehlung. Die Vertragsregierungen sollen sich bemühen, Vereinbarungen zu treffen, auf Grund derer eine Regierung einer anderen vor oder während der Reise bestimmte Möglichkeiten zur Kontrolle der Fahrgäste, der Besatzung, des Gepäcks, der Ladung und der Dokumente für Zoll-, Einreise-, Gesundheits-, Pflanzen- und Tierquarantänезwecke einräumt, wenn dadurch die Abfertigung nach der Ankunft in dem letztgenannten Staat erleichtert wird.

C. Hilfeleistung in Notfällen

7.8 Norm. Die Behörden erleichtern das Ein- und Auslaufen von Schiffen, die eingesetzt sind

- für Hilfsmaßnahmen bei Katastrophen;
- zur Rettung von Personen in Seenot, um sie in Sicherheit zu bringen;
- zur Bekämpfung oder Verhütung der Meeresverschmutzung oder
- für sonstige zur Verbesserung der Sicherheit auf See, des Schutzes des menschlichen Lebens auf See, der Sicherheit der Bevölkerung oder des Schutzes der Meeresumwelt bestimmte Notmaßnahmen.

7.9 Norm. Die Behörden erleichtern in größtmöglichem Umfang die Einreise und Abfertigung von Personen, Ladung, Material und Ausrüstung, die zur Bewältigung der in Norm 7.8 beschriebenen Situationen benötigt werden.

7.10 Norm. Die Behörden gewähren der für die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen benötigten Spezialausrüstung eine zügige Zollabfertigung.

D. National facilitation committees

7.11 **Recommended Practice.** Each Contracting Government should consider establishing, in close cooperation with the maritime industry, a national maritime transport facilitation programme based on the facilitation requirements of this annex and ensure that the objective of its facilitation programme should be to adopt all practical measures to facilitate the movement of ships, cargo, crews, passengers, mail and stores, by removing unnecessary obstacles and delays.

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

D. Commissions nationales de simplification des formalités

7.11 **Pratique recommandée.** Chaque Gouvernement contractant devrait envisager d'établir, en étroite coopération avec le secteur maritime, un programme national de simplification du transport maritime fondé sur les dispositions de simplification des formalités de la présente Annexe et veiller à ce que l'objectif de son programme national de simplification soit d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des navires, des cargaisons, des équipages, des passagers, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

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

D. Nationale Ausschüsse für Erleichterungen

7.11 **Empfehlung.** Jede Vertragsregierung soll in enger Zusammenarbeit mit der Seeschifffahrtsindustrie die Erarbeitung eines nationalen Programms zur Erleichterung des Seeverkehrs, das auf den Erleichterungsanforderungen dieser Anlage beruht, in Erwägung ziehen und sicherstellen, dass das Ziel ihres Erleichterungsprogramms darin besteht, alle durchführbaren Maßnahmen zu ergreifen, um den Verkehr von Schiffen, Fracht, Besatzungen, Fahrgästen, Post und Vorräten durch die Beseitigung unnötiger Hindernisse und Verzögerungen zu erleichtern.

7.12 **Empfehlung.** Jede Vertragsregierung soll einen nationalen Ausschuss zur Erleichterung des Seeverkehrs oder ein ähnliches nationales Koordinierungsgremium einsetzen mit dem Ziel, die Annahme und Durchführung von Erleichterungsmaßnahmen durch Ministerien, staatliche Stellen und andere Organisationen, die sich mit verschiedenen Aspekten des internationalen Seeverkehrs befassen oder dafür verantwortlich sind, sowie durch Hafenbehörden, Hafen- und Umschlaganlagen und Reeder zu fördern.

Appendix 1

General Declaration
(IMO FAL Form 1)

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

For official use

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 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)

		Arrival		Departure		Page Number	
1.1 Name of ship		1.2 IMO number			1.3 Call sign		1.4 Voyage number
2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure			4. Flag State of ship		5. Last port of call
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender
							14. Nature of identity document
							15. Number of identity document
							16. Issuing State of identity document
							17. Expiry date of identity document
18. Date and signature by master, authorized agent or officer							

Passenger List
(IMO FAL Form 6)

				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. 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)

1.1 Name of ship		1.2 IMO number			1.3 Call sign			Page Number		
1.4 Voyage number		2. Flag State of ship		3. Port of loading			4. Port of discharge			
5. Stowage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers – Freight container Identification No(s) – Vehicle registration No(s).	8. UN Number	9. Proper Shipping Name/(Technical Specifications)	10. Class/ (Sub- sidiary Risk(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/ Marine Pollutant/ Flash point/etc.	13. Number and kind of pack- ages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. EmS
16. Shipping Agent										
16.1 Place and date										
Signature of Agent										

Appendix 2

Form of Stowaway Details referred to in Recommended Practice 4.6.2

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

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

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

Other details:

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

- 2) Inventory of the Stowaway's possessions:

- 3) Statement made by the Stowaway:

- 4) Statement made by the Master (including any observations on the credibility of the information provided by the Stowaway).

Date(s) of Interview(s):

Stowaway's signature:

Master's signature:

Date:

Date:

Appendice 1

Déclaration générale
(Formulaire FAL 1 de l'OMI)

		☐	Arrivée	☐	Départ
1.1 Nom et type du navire			1.2 Numéro OMI		
1.3 Indicatif d'appel			1.4 Numéro du voyage		
2. Port d'arrivée/de départ			3. Date – heure arrivée/départ		
4. État du pavillon du navire	5. Nom du capitaine		6. Dernier port d'escale/prochain port d'escale		
7. Certificat d'immatriculation (port; date; numéro)			8. Nom et coordonnées de l'agent du navire		
9. Jauge brute	10. Jauge nette				
11. Renseignements sommaires sur le voyage (ports où le navire a fait et fera escale; souligner le nom du lieu où la cargaison restante sera déchargée)					
12. Description sommaire de la cargaison					
13. Nombre de membres d'équipage	14. Nombre de passagers		15. Observations		
Documents joints (indiquer le nombre d'exemplaires)					
16. Déclaration de la cargaison	17. Déclaration des provisions de bord				
18. Liste de l'équipage	19. Liste des passagers		20. Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus		
21. Déclaration des effets de l'équipage (à l'arrivée seulement)	22. Déclaration maritime de santé (à l'arrivée seulement)				
23. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé					

Réservé à l'administration.

Déclaration de la cargaison
(Formulaire FAL 2 de l'OMI)

Connaissance No

		Arrivée		Départ	Page No
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI			
1.3 Numéro du voyage		2. Port où est établie la déclaration			
3. État du pavillon du navire		4. Nom du capitaine			
5. Port de chargement/port de déchargement					
6. Marques et numéros	7. Nombre et nature des colis; description des marchandises ou, s'il est disponible, le code du Système harmonisé (SH)		8. Poids brut	9. Dimensions	
10. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé					

Déclaration des provisions de bord
(Formulaire FAL 3 de l'OMI)

		Arrivée		Départ	Page No
1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI			
1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage			
2. Port d'arrivée/de départ		3. Date d'arrivée/de départ			
4. État du pavillon du navire		5. Dernier port d'escale/prochain port d'escale			
6. Nombre de personnes à bord		7. Durée du séjour			
8. Nom de l'article	9. Quantité	10. Lieu de l'entreposage à bord		11. Réserve à l'administration	
12. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé					

Déclaration des effets et marchandises de l'équipage
(Formulaire FAL 4 de l'OMI)

Page No

1.1 Nom du navire				1.2 Numéro OMI	
1.3 Indicatif d'appel				1.4 Numéro du voyage	
2. État du pavillon du navire					
3. No	4. Nom de famille	5. Prénom(s)	6. Grade ou fonction	7. Effets non exempts de taxes et droits de douane ou soumis à des interdic-tions ou à des restrictions	8. Signature
9. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé					

Liste de l'équipage
(Formulaire FAL 5 de l'OMI)

			Arrivée		Départ		Page No				
1.1 Nom du navire			1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel		1.4 Numéro du voyage			
2. Port d'arrivée/de départ			3. Date d'arrivée/de départ			4. État du pavillon du navire		5. Dernier port d'escale			
6. No	7. Nom de famille	8. Prénom(s)	9. Grade ou fonction	10. Nationalité	11. Date de naissance	12. Lieu de naissance	13. Sexe	14. Nature de la pièce d'identité	15. Numéro de la pièce d'identité	16. État ayant délivré la pièce d'identité	17. Date d'expiration de la pièce d'identité
18. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé											

Liste des passagers
(Formulaire FAL 6 de l'OMI)

				Arrivée			Départ			Page No			
1.1 Nom du navire				1.2 Numéro OMI			1.3 Indicatif d'appel						
1.4 Numéro du voyage				2. Port d'arrivée/de départ					4. État du pavillon du navire				
5. Nom de famille	6. Pré-nom(s)	7. Nationalité	8. Date de naissance	9. Lieu de naissance	10. Sexe	11. Type de pièce d'identité ou du titre de voyage	12. Numéro de cette pièce d'identité ou de ce titre de voyage	13. État ayant délivré la pièce d'identité ou le titre de voyage	14. Date d'expiration de la pièce d'identité ou du titre de voyage	15. Port d'embarquement	16. No de visa, le cas échéant	17. Port de débarquement	18. Passager en transit ou non
19. Date et signature du capitaine, de l'officier ou de l'agent dûment autorisé													

Manifeste de marchandises dangereuses
(Formulaire FAL 7 de l'OMI)

(tel qu'exigé par les règles 4.2 et 7-2.2 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, la règle 4.2 de l'Annexe III de MARPOL 73/78 et le paragraphe 5.4.3.1 du chapitre 5.4 du Code IMDG)

1.1 Nom du navire		1.2 Numéro OMI		1.3 Indicatif d'appel		Page No				
1.4 Numéro du voyage		2. État du pavillon du navire		3. Port de chargement		4. Port de déchargement				
5. Position d'arrimage	6. Numéro de référence	7. Marques et numéros – Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) – Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)	8. Numéro ONU	9. Désignation officielle de transport/ (spécifications techniques)	10. Classe/ (risque(s) subsidiaire(s))	11. Groupe d'emballage	12. Renseignements supplémentaires/ polluant marin/ point d'éclair/etc.	13. Nombre et type de colis	14. Masse (kg) ou volume (L)	15. Fiche de données de sécurité
16. Agent maritime										
16.1 Lieu et date										
Signature de l'agent										

Appendice 2

**Formulaire de demande de renseignements
sur le passager clandestin spécifié dans la Pratique recommandée 4.6.2**

Renseignements sur le navire Nom du navire: Numéro OMI: Pavillon: Compagnie: Adresse de la compagnie: Agent au prochain port: Adresse de l'agent: IRCS: Numéro Inmarsat: Port d'immatriculation: Nom du capitaine:	Date de naissance: Lieu de naissance: Nationalité revendiquée: Domicile: Pays d'origine: Type de pièce d'identité, par exemple: No du passeport: No de la carte d'identité: ou No du livret d'instruction maritime: Le cas échéant, Date de délivrance: Lieu de délivrance: Date d'expiration: Délivré par:
Renseignements sur le passager clandestin Date/heure auxquelles le passager clandestin a été découvert à bord: Lieu d'embarquement¹: Pays où a eu lieu l'embarquement: Date/heure de l'embarquement: Destination finale prévue: Raisons que le passager clandestin a données pour expliquer son embarquement à bord du navire²:	Photographie du passager clandestin: Photographie, si disponible Description physique générale du passager clandestin:

¹ Comprend des renseignements sur le port, le numéro de l'installation portuaire, le poste à quai et le terminal.

² Si le passager clandestin déclare être un réfugié ou un demandeur d'asile, ces renseignements doivent être traités comme confidentiels dans la mesure nécessaire pour assurer sa sûreté.

Nom:	
Prénom(s):	
Nom sous lequel le passager clandestin est connu:	
Sexe:	
Première langue:	Autres langues:
Parlée:	Parlées:
Lue:	Lues:
Écrite:	Écrites:

Autres renseignements

- 1) Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple membres d'équipage, employés du port, etc.) en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire:

- 2) Inventaire des possessions du passager clandestin:

- 3) Déclaration faite par le passager clandestin:

- 4) Déclaration faite par le capitaine (y compris toute observation sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin):

Date(s) de l'interrogatoire:

Signature du passager clandestin:

Signature du capitaine:

Date:

Date:

Anhang 1

Allgemeine Erklärung
 (IMO FAL Formblatt 1)

		☐ Einlaufen	☐ Auslaufen
1.1 Name und Art des Schiffes		1.2 IMO-Nummer	
1.3 Rufzeichen		1.4 Nummer der Reise	
2. Einlauf-/Auslaufhafen		3. Ankunfts-/Abfahrtstag und -zeit	
4. Flaggenstaat des Schiffes	5. Name des Kapitäns	6. letzter Anlaufhafen/nächster Anlaufhafen	
7. Registrierungsnachweis (Hafen; Tag; Nummer)		8. Name und Kontaktdaten des Schiffsagenten	
9. Bruttotonnage	10. Nettotonnage		
11. Kurze Angaben über die Reise (vorherige und nachfolgende Anlaufhäfen; unterstreichen, wo die verbleibende Ladung entladen wird)			
12. Kurze Beschreibung der Ladung			
13. Anzahl der Besatzungsmitglieder	14. Anzahl der Fahrgäste	15. Anmerkungen	
Angehängte Dokumente (Anzahl der Ausfertigungen)			
16. Frachterklärung	17. Erklärung über die Schiffsvorräte		
18. Besatzungsliste	19. Fahrgastliste	20. Anforderungen des Schiffes in Bezug auf Abfall- und Rückstandsaufnahmeinrichtungen	
21. Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung (nur beim Einlaufen)	22. Seegesundheitserklärung (nur beim Einlaufen)		
23. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers			

Für amtliche Zwecke

Frachterklärung
(IMO FAL Formblatt 2)

		Einlaufen		Auslaufen	Seite Nr.	
1.1 Name des Schiffes		1.2 IMO-Nummer				
1.3 Nummer der Reise		2. Hafen, in dem die Erklärung aufgesetzt wird				
3. Flaggenstaat des Schiffes		4. Name des Kapitäns				
5. Ladehafen/Löschhafen						
Fracht- brief Nr.	6. Kennzeichen und Nummern	7. Anzahl und Art der Packstücke; Beschreibung der Güter oder, soweit vorhanden, der Code nach dem Harmonisierten System (HS)		8. Bruttogewicht	9. Vermessung	
	10. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers					

Erklärung über die Schiffsvorräte
(IMO FAL Formblatt 3)

		Einlaufen		Auslaufen	Seite Nr.
1.1 Name des Schiffes		1.2 IMO-Nummer			
1.3 Rufzeichen		1.4 Nummer der Reise			
2. Einlauf-/Auslaufhafen		3. Ankunfts-/Abfahrtstag			
4. Flaggenstaat des Schiffes		5. letzter Anlaufhafen/nächster Anlaufhafen			
6. Anzahl der Personen an Bord		7. Aufenthaltsdauer			
8. Bezeichnung des Artikels	9. Menge	10. Vorratsraum		11. für amtliche Zwecke	
12. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers					

Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
(IMO FAL Formblatt 4)

Seite Nr.

1.1 Name des Schiffes			1.2 IMO-Nummer		
1.3 Rufzeichen			1.4 Nummer der Reise		
2. Flaggenstaat des Schiffes					
3. Nr.	4. Zuname	5. Vornamen	6. Dienstrang oder Tätigkeit	7. persönliche Habe, die nicht für eine Zoll- oder Steuerbefreiung in Be- tracht kommt oder die Verboten oder Beschränkungen unterliegt	8. Unterschrift
9. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers					

Besatzungsliste
(IMO FAL Vordruck 5)

			Einlaufen		Auslaufen		Seite Nr.				
1.1 Name des Schiffes			1.2 IMO-Nummer		1.3 Rufzeichen		1.4 Nummer der Reise				
2. Einlauf-/Auslaufhafen			3. Ankunfts-/Abfahrtstag		4. Flaggenstaat des Schiffes		5. Letzter Anlaufhafen				
6. Nr.	7. Zuname	8. Vornamen	9. Dienststrang oder Tätigkeit	10. Staatsangehörigkeit	11. Geburtsdatum	12. Geburtsort	13. Geschlecht	14. Art des Identitätsdokuments	15. Nummer des Identitätsdokuments	16. Ausstellungsstaat des Identitätsdokuments	17. Ablaufdatum des Identitätsdokuments
18. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers											

Fahrgastliste
(IMO FAL Formblatt 6)

		Einlaufen		Auslaufen		Seite Nr.							
1.1 Name des Schiffes		1.2 IMO-Nummer		1.3 Rufzeichen									
1.4 Nummer der Reise		2. Einlauf-/Auslaufhafen		3. Ankunfts-/Abfahrtstag									
5. Zu- name	6. Vor- namen	7. Staats- ange- hörigkeit	8. Ge- burts- datum	9. Ge- burts- ort	10. Ge- schlecht	11. Art des Identi- täts- oder Reise- doku- ments	12. Serien- nummer des Identi- täts- oder Reise- doku- ments	13. Ausstell- ungs- staat des Identi- täts- oder Reise- doku- ments	14. Ablauf- datum des Identi- täts- oder Reise- doku- ments	15. Einschif- fungs- hafen	16. ggf. Nummer des Visums	17. Ausschif- fungs- hafen	18. Fahr- gast im Durch- gangs- verkehr oder nicht
19. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers													

Gefahrgut-Manifest

(IMO FAL Formblatt 7)

(erforderlich nach SOLAS 74, Kapitel VII, Regeln 4.2 und 7-2.2, MARPOL, Anlage III, Regel 4.2 und Kapitel 5.4, Paragraph 5.4.3.1 des IMDG-Codes)

1.1 Name des Schiffes		1.2 IMO-Nummer		1.3 Rufzeichen			Seite Nr.			
1.4 Nummer der Reise		2. Flaggenstaat des Schiffes		3. Ladehäfen		4. Löschhafen				
5. Stauplatz	6. Bezugszeichen	7. Kennzeichen & Nummern – Kennzahl(en) des Frachtcontainers – amtliche(s) Kennzeichen des Fahrzeugs	8. UN-Nummer	9. richtiger technischer Name/ (technische Bezeichnungen)	10. Klasse/ (Neben-gefahr(en))	11. Verpackungsgruppe	12. zusätzliche Angaben/ Meeresschadstoff/Flamm-punkt/ usw.	13. Anzahl und Art der Verpackungen	14. Masse (kg) oder Volumen (l)	15. Gruppen-unfall-merkblatt
16. Schiffsagent										
16.1 Ort und Datum										
Unterschrift des Agenten										

Anhang 2

Formblatt nach Empfehlung 4.6.2 für Angaben zu blinden Passagieren

Angaben zum Schiff	Art des Personaldokuments, z. B. Nummer des Reisepasses/
Name des Schiffes:	Personalausweises/Seemannsbuchs:
IMO-Nummer:	gegebenenfalls
Flagge:	Ausstellungsdatum:
Reederei:	Ausstellungsort:
Anschrift der Reederei:	gültig bis:
	ausgestellt von:
Agent im nächsten Hafen:	Lichtbild des blinden Passagiers:
Anschrift des Agenten:	
IRCS:	
INMARSAT-Nummer:	
Heimathafen:	
Name des Kapitäns:	
Angaben zum blinden Passagier	Körperliche Merkmale des blinden Passagiers:
Tag und Uhrzeit der Entdeckung an Bord:	
Ort des Anbordgehens:	
Land des Anbordgehens:	
Tag und Uhrzeit des Anbordgehens:	
Endziel:	
angegebene Gründe für das Anbordgehen:*	

* Erklärt der blinde Passagier, dass er Flüchtling oder Asylsuchender sei, so ist diese Angabe in dem Umfang als vertraulich zu behandeln, wie dies für die persönliche Sicherheit des blinden Passagiers erforderlich ist.

Nachname:	
Vorname:	
sonstiger Name, unter dem der blinde Passagier bekannt ist:	
Geschlecht:	
Geburtsdag:	erste Sprache:
Geburtsort:	Sprechen:
behauptete Staatsangehörigkeit:	Lesen:
Heimatanschrift:	Schreiben:
	weitere Sprachen:
Wohnsitzland:	Sprechen:
	Lesen:
	Schreiben:

Weitere Angaben:

- 1) Art und Weise des Anbordgehens unter Angabe weiterer Beteiligter (z. B. Besatzungsmitglieder, Hafenarbeiter usw.) sowie mit Angaben darüber, ob der blinde Passagier zwischen der Ladung/in einem Container oder in den Schiffsräumen versteckt war:

- 2) Aufstellung der persönlichen Habe des blinden Passagiers:

- 3) Vom blinden Passagier abgegebene Erklärung:

- 4) Vom Kapitän abgegebene Erklärung (insbesondere Bemerkungen zur Glaubhaftigkeit der vom blinden Passagier gemachten Angaben):

Datum der Befragung(en):

Unterschrift des blinden Passagiers:

Datum:

Unterschrift des Kapitäns:

Datum:

Denkschrift

I. Allgemeines

1. Entstehung und Entwicklung

Das Übereinkommen zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen – Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) wurde am 9. April 1965 im Rahmen einer internationalen Konferenz der IMCO (Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation) – der heutigen IMO (Internationale Seeschiffahrts-Organisation) – in London abgeschlossen. Auf einer weiteren internationalen Konferenz der IMCO wurde am 19. November 1973 die bislang einzige Änderung des Übereinkommens angenommen.

Auf beiden Konferenzen war die Bundesregierung vertreten und hat das Übereinkommen und die Änderung unterzeichnet. Nach Hinterlegung der deutschen Annahmearkunde am 26. Juli 1967 beim Generalsekretär der IMCO ist das Übereinkommen am 24. September 1967 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten und wurde im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben (BGBl. 1967 II S. 2434, 2435). Die Änderung des Übereinkommens wurde per Verbalnote vom 14. Oktober 1974 an die IMCO angenommen. Sie ist für die Bundesrepublik Deutschland am 2. Juni 1984 in Kraft getreten und wurde ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntgegeben (BGBl. 1984 II S. 938, 939).

Die Anlage zum Übereinkommen wurde seit dessen Inkrafttreten mehrere Male geändert und erweitert, um sie an die Entwicklungen des Seeverkehrs und den technischen Fortschritt anzupassen. Die Änderungen wurden jeweils im Bundesgesetzblatt Teil II bekanntgemacht (zuletzt in BGBl. 2011 II S. 980, 981). Die jüngste Änderung wurde vom zuständigen Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Ausschuss) der IMO am 8. April 2016 als Resolution FAL.12(40) beschlossen und trat nach Artikel VII des Übereinkommens am 1. Januar 2018 international in Kraft. Eine erneute Überarbeitung der Anlage wurde vom FAL-Ausschuss im Juni 2018 beschlossen und soll im Jahr 2021 fertiggestellt sein.

Zur Vereinfachung der Anwendung des Übereinkommens wurden zu verschiedenen Zeitpunkten vier Anhänge entworfen, welche Formblätter und Auszüge aus anderen Vertragswerken enthalten. Nach Beschluss des FAL-Ausschusses von Juni 2018 sind hiervon lediglich die Anhänge 1 und 3 als Bestandteil des Übereinkommens anzusehen. Dabei handelt es sich um die sieben als „FAL-Formulare“ bezeichneten Formblätter (Anhang 1) sowie um ein Formblatt für Angaben zu blinden Passagieren (Anhang 3; nach Neunummerierung nunmehr Anhang 2).

Dem Übereinkommen gehören derzeit 120 Vertragsparteien an, die zusammen knapp 95 Prozent der Welttonnage auf sich vereinigen (Stand: Juli 2018).

2. Inhalt und Zweck

Das Übereinkommen dient nach der Präambel und den Artikeln I bis IV dem Ziel, den internationalen Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verzögerungen für Schiffe und an Bord befindliche Personen und Güter zu vermeiden. Hierzu bezweckt es eine Redu-

zierung, Vereinfachung und Vereinheitlichung von nationalen Formalitäten, die beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von zivilen Seeschiffen in und aus Häfen der Vertragsparteien zu erfüllen sind.

Die konkreten Vorschriften zur Erleichterung des Seeverkehrs sind in der Anlage zu dem Übereinkommen enthalten. Diese besteht in der aktuellen Fassung aus sieben Abschnitten und enthält verbindliche „Normen“ sowie unverbindliche „Empfehlungen“ (gemäß der Definition in Artikel VI des Übereinkommens). Wesentliche Inhalte der Anlage sind Vorschriften zum elektronischen Austausch von Informationen, zur inhaltlichen Vereinheitlichung und Begrenzung von zu übersendenden Informationen, zum Landgang der Besatzungen, zu besonderen Erleichterungen für Kreuzfahrtschiffe, zum Umgang mit blinden Passagieren und zur Einrichtung von Nationalen Erleichterungsprogrammen und -ausschüssen.

Die zentrale Neuerung der letzten Jahre ist eine schrittweise Abkehr von Meldungen in Papierform und eine Entwicklung hin zu rein elektronischen Meldungen. Hierbei sieht der FAL-Ausschuss gegenwärtig weiteren Anpassungsbedarf, in erster Linie im Hinblick auf die elektronische Abwicklung von Meldeformalitäten, die bestenfalls zukünftig nur noch über ein sogenanntes Zentrales Meldeportal („single window“) geschehen soll.

3. Bedeutung für Wirtschaft und Verwaltung

Das Übereinkommen hat für die deutsche und europäische maritime Wirtschaft eine hohe Bedeutung. Die Europäische Kommission geht von über zwei Millionen Hafenanläufen pro Jahr in der EU aus und schätzt den zeitlichen Aufwand für die Seeverkehrsunternehmen allein für die Erledigung von Meldeformalitäten dabei auf 4,6 Millionen Stunden pro Jahr. Das Übereinkommen hat seit seinem Inkrafttreten bereits zu einer deutlichen Reduzierung dieses Aufwands beigetragen und die vorstehend beschriebenen Entwicklungen versprechen weitere Reduzierungen. Für die global operierende deutsche Handelsflotte ist ein Übereinkommen, das in allen Seehäfen weltweit einen minimal erforderlichen Verwaltungsaufwand sicherstellt, essentiell. Auch für die Verwaltung sorgt das Übereinkommen für nennenswerte Effizienzsteigerungen und setzt Ressourcen für weitere wichtige Aufgaben frei.

4. Umsetzung und Vollzug in Deutschland und der Europäischen Union

Zwar betrifft das Übereinkommen inhaltlich einen Bereich, für den sich die Europäische Union und die Mitgliedstaaten die Zuständigkeit teilen (gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)), infolge bestehender harmonisierenden Sekundärrechts führt dies aber in erheblichem Umfang zu einer ausschließlichen Zuständigkeit der Europäischen Union (gemäß Artikel 3 Absatz 2 dritte Alternative AEUV).

Die Vorschriften der Anlage berühren verschiedene Rechtsbereiche und haben folglich Berücksichtigung in verschiedenen nationalen und EU-Rechtsakten gefunden. Einige Rechtsakte wurden spezifisch zur Umsetzung des

Übereinkommens geschaffen, insbesondere die EU-Meldeformalitäten-Richtlinie¹ und das Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetz vom 30. Juni 2017². Auf andere Rechtsakte wie beispielsweise den Schengener Grenzkodex³ hat das Übereinkommen eher geringfügige Auswirkungen gehabt. Der Vollzug obliegt in erster Linie den Bundes- und Landesbehörden wie den Hafenbehörden der Länder, der Bundespolizei oder der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Vorschriften des Übereinkommens, die mit der nationalen oder europäischen Rechtslage nicht in Übereinstimmung zu bringen waren, gelten nach entsprechender Notifizierung gegenüber der IMO nach Artikel VIII des Übereinkommens für Deutschland nicht. Soweit die nationale oder europäische Rechtslage nicht mit einzelnen Vorschriften des Übereinkommens in Übereinstimmung zu bringen war, wurden Abweichungen hiervon nach Artikel VIII des Übereinkommens gegenüber der IMO notifiziert.

II. Besonderes

Das Übereinkommen besteht aus der Präambel und 16 Artikeln sowie einer Anlage und zwei Anhängen.

Zu Artikel I

Dieser Artikel legt als grundlegende Verpflichtung des Übereinkommens die Ergreifung aller geeigneten Maßnahmen zur Erleichterung des Seeverkehrs fest.

Zu Artikel II

Absatz 1 sieht eine Zusammenarbeit der Vertragsregierungen bei der Festlegung und Anwendung von Erleichterungsmaßnahmen vor, die nicht weniger günstig sein sollen als vergleichbare Maßnahmen bei anderen internationalen Verkehrsträgern.

Absätze 2 und 3 beziehen Schiffe der Vertragsparteien aus Küstenstaaten ebenso wie aus Nichtküstenstaaten in den Anwendungsbereich ein und nehmen Kriegsschiffe und nicht gewerblich genutzte Vergnügungsfahrzeuge aus.

Zu Artikel III

Dieser Artikel ergänzt die Verpflichtung aus Artikel II Absatz 1 zur Zusammenarbeit der Vertragsregierungen und konkretisiert die in Artikel I genannten Ziele des Übereinkommens.

Zu Artikel IV

Nach diesem Artikel soll die in Artikel II und III vorgesehene Zusammenarbeit der Vertragsregierungen untereinander oder im Rahmen der heutigen IMO stattfinden.

Zu Artikel V

Dieser Artikel stellt zur Auslegung des Übereinkommens klar, dass es weitergehenden Erleichterungen (Absatz 1), aber ausnahmsweise und vorübergehend auch

strengerer Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren (Absatz 2) nicht entgegenstehen soll. Absatz 3 bestimmt, dass in dem Übereinkommen nicht ausdrücklich geregelte Sachverhalte weiterhin den nationalen Rechtsvorschriften unterliegen.

Zu Artikel VI

Dieser Artikel definiert die in der Anlage enthaltenen Vorschriften als verbindliche „Normen“ und unverbindliche „Empfehlungen“.

Zu Artikel VII

Dieser Artikel beschreibt das Verfahren zur Änderung der Anlage.

Nach Absatz 1 ist eine Änderung auf Vorschlag einer Vertragsregierung oder durch eine hierzu einberufene Konferenz der Vertragsregierungen möglich. Die jeweiligen Verfahren sind in den Absätzen 2 und 3 beschrieben. Absatz 4 sieht schließlich noch eine Bekanntgabe der Änderungen und deren Inkrafttreten durch den Generalsekretär der IMO vor.

Nach dem in der Praxis bisher einzig relevant gewordenen Änderungsverfahren nach Absatz 2 treten vom FAL-Ausschuss mit Zweidrittelmehrheit angenommene Änderungen fünfzehn Monate nach deren Bekanntgabe durch den Generalsekretär in Kraft, wenn sie nicht von einem Drittel der Vertragsregierungen innerhalb von zwölf Monaten nach der Bekanntgabe schriftlich abgelehnt worden sind. Dieses bei der IMO übliche „stillschweigende Änderungsverfahren“ (tacit acceptance procedure) erzeugt Bindungswirkung, ohne dass die Vertragsstaaten ausdrücklich zustimmen müssen. Hierdurch wird eine kurzfristige Inkraftsetzung von Änderungen von Regelwerken und damit eine zeitnahe Anpassung an die Bedürfnisse der maritimen Wirtschaft und den Stand der Technik ermöglicht. Absatz 2 Buchstabe d stellt klar, dass Vertragsregierungen, die eine Änderung nach diesem Verfahren nicht annehmen, durch diese auch nicht gebunden werden, dies aber nach Artikel VIII zu notifizieren haben.

Zu Artikel VIII

Im Wesentlichen sieht dieser Artikel in den Absätzen 1 und 2 vor, dass nationale Abweichungen von bestehenden, geänderten oder neu eingeführten verbindlichen Normen der Anlage gegenüber der IMO so bald wie möglich zu notifizieren sind, worüber der Generalsekretär nach Absatz 4 die Vertragsregierungen unterrichtet.

Zu den Artikeln IX bis XVI

Diese Artikel enthalten die üblichen Schlussklauseln, die den Regelungen in Kraft befindlicher internationaler Übereinkommen entsprechen.

Artikel IX regelt die Voraussetzungen und das Verfahren der Änderung des Übereinkommens. Diese Vorschrift hat lediglich einmal im Jahr 1973 zur Änderung von Artikel VII Anwendung gefunden.

Artikel X legt die Fristen und Modalitäten für die Unterzeichnung beziehungsweise den späteren Beitritt sowie den Kreis möglicher Vertragsparteien fest.

Die Artikel XI, XII, XV und XVI regeln das Inkrafttreten, die Kündigung, die Verwahrung sowie die verbindlichen

¹ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

² BGBl. I S. 2190.

³ Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (ABl. L 77 vom 23.03.2016, S. 1).

Sprachfassungen des Übereinkommens, Artikel XIV diverse Unterrichtungspflichten des Generalsekretärs.

Artikel XIII ermöglicht die Erstreckung des Übereinkommens auf bestimmte Hoheitsgebiete, die unter der Verwaltung oder in der Verantwortung der Vereinten Nationen oder einer Vertragspartei stehen.

Anlage

Abschnitt 1 – Begriffsbestimmungen und allgemeine Bestimmungen

A. Begriffsbestimmungen

Dieser Unterabschnitt enthält Begriffsbestimmungen.

B. Allgemeine Bestimmungen

Die Einleitung zu diesem Unterabschnitt greift den ordre public-Vorbehalt aus Artikel V Absatz 2 auf, erweitert und konkretisiert diesen.

Norm 1.1 wiederholt einen der Grundgedanken aus der Präambel und dient dem übergeordneten Ziel des Übereinkommens, übermäßige Dokumentations- und weitere Anforderungen, die insbesondere zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr eingeführt wurden, auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Empfehlung 1.2 rät dazu, die Übermittlung mehrerer Dokumente in einer einzigen Übertragung zu ermöglichen und folgt damit dem Grundsatz, dass eine Duplizierung von Anforderungen möglichst zu vermeiden ist.

Empfehlung 1.3 ermuntert Vertragsregierungen, Sicherheitsmaßnahmen oder Maßnahmen zur Verhütung des Verkehrs mit Suchtstoffen wirksam und zugleich möglichst wenig beschränkend und verzögernd – mithin verhältnismäßig – auszugestalten.

C. Systeme zum elektronischen Informationsaustausch

Dieser Unterabschnitt enthält Vorgaben und Vorschläge für die Einführung und den Betrieb von Systemen zum elektronischen Informationsaustausch zwischen Behörden, Schiffen, Reedern und sonstigen Beteiligten im Zusammenhang mit einem Hafenanlauf, -aufenthalt und -auslauf einschließlich dem Informationsaustausch über ein zentrales Meldeportal (englisch: „single window“).

Normen 1.3^{bis} und 1.3^{ter} schreiben die Einführung von solchen Systemen bis zum 8. April 2019 vor, wobei Unterstützungsmaßnahmen und Übergangsfristen vorzusehen sind. Die vorübergehende Annahme von Informationen sowohl in elektronischer als auch in Papierform wird in **Empfehlung 1.3^{quart}** angeregt. Die Nutzung solcher Systeme kann die Übertragung und Verarbeitung der Informationen für die Behörden und die Schifffahrtsunternehmen erheblich erleichtern, die Effizienz und Wirksamkeit von amtlichen Kontrollen steigern und allen Beteiligten Kosten ersparen. Weitere Erleichterungen lassen sich erreichen, wenn Informationen elektronisch nur einmal eingereicht werden müssen, anstatt separat bei verschiedenen Behörden.

Empfehlung 1.3^{quin} ermutigt zur Einführung eines zentralen Meldeportals. Die Übermittlung der geforderten Angaben an ein solches Meldeportal kann den Informa-

tionsfluss weiter beschleunigen und vereinfachen. Die Angaben können gebündelt an das Meldeportal übersandt und über dieses automatisch an die jeweiligen zuständigen Stellen weitergeleitet oder von diesen dort abgerufen werden.

An den abgefragten Informationen können verschiedene Behörden eines Hafenstaates ein Interesse haben. Sie können etwa den Hafenbehörden dazu dienen, einen geeigneten Anlegeplatz im Hafen zuzuweisen und die Hafengebühren zu berechnen. Der Zoll kann anhand der Informationen bewerten, ob ein Schiff oder seine Fracht ein gewisses Risiko darstellen. Das Erfordernis, einer Vielzahl von Behörden in unterschiedlichen Phasen der Beförderung Informationen zu Schiffen, Ladung und an Bord befindlichen Personen zur Verfügung zu stellen, stellt ein vermeidbares Hemmnis für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Schifffahrtsunternehmen dar. Auch wenn die Informationen für unterschiedliche Zwecke benötigt werden, sind viele der von öffentlichen Behörden angeforderten Einzeldaten, einschließlich Schiffskenntung, Datum und Zeit der Ankunft, Abgangshafen, Ladungsinformationen, identisch. Wenn solche Einzeldaten zu einer einzigen Nachricht zusammengefasst und elektronisch an ein einziges offizielles Ziel geschickt werden können, reduziert dies die Kosten und erleichtert die Abfertigungsverfahren erheblich.

Norm 1.6 greift den zentralen Gedanken aus Norm 1.1 auf, erkennt dabei aber an, dass beim elektronischen Informationsaustausch zusätzliche Angaben erforderlich sein können, beispielsweise Registrierungsinformationen oder elektronische Signaturen. **Norm 1.6^{bis}** verlangt die Verwendung international harmonisierter Formate und Datenmodelle beim elektronischen Informationsaustausch, was Voraussetzung für die Funktionalität und Interoperabilität solcher Systeme und der angestrebten „einmaligen Berichterstattung“ ist. **Empfehlungen 1.6^{ter}, 1.7 und 1.7.1** sehen weitere Maßnahmen für die reibungslose Planung, Einführung und Änderung von Systemen zum elektronischen Informationsaustausch vor.

D. Unerlaubter Verkehr mit Suchtstoffen

Dieser Unterabschnitt betrifft Kooperationsvereinbarungen zwischen Behörden, Reedereien und sonstigen Beteiligten über eine wirksame Bekämpfung des Drogenschmuggels. Solche Vereinbarungen können unter anderem die Weitergabe sachdienlicher Informationen an die Behörden vorsehen, wodurch die (Haftungs-) Risiken reduziert werden können, denen ein Schiff im internationalen Seeverkehr im Zusammenhang mit Fällen von Drogenschmuggel ausgesetzt sein kann. **Empfehlung 1.9** zielt auf eine Balance zwischen wirksamer Bekämpfung des Drogenschmuggels und Erleichterungsmaßnahmen ab. Nach **Norm 1.10** sind schutzbedürftige Geschäfts- oder sonstige Informationen vertraulich zu behandeln.

E. Kontrollverfahren

Das in **Norm 1.11** vorgesehene Risikomanagement ermöglicht es den Behörden, wirksamere (Grenz-) Kontrollen durchzuführen, indem sie Prioritäten setzen und die verfügbaren Ressourcen effizienter zuteilen können. Hierdurch lassen sich Risiken im Verkehr von Personen und Gütern minimieren und ein Gleichgewicht zwischen notwendigen Kontrollen und der Erleichterung des rechtmäßigen Handels aufrechterhalten.

Abschnitt 2 – Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen der Schiffe

Dieser Abschnitt begrenzt den Umfang der Dokumente und Informationen, die Behörden beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen eines Schiffes von den Reedern verlangen können, soweit sie dem Regelungsgehalt des Übereinkommens unterfallen.

A. Allgemeines

Norm 2.1 enthält einen abschließenden Katalog von Dokumenten, welche die Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes anfordern und einbehalten dürfen. Dabei handelt es sich um die sieben als „FAL-Formulare“ bezeichneten Formblätter, in welchen die IMO Angaben zu den an Bord befindlichen Personen, der Ladung und weiterer Gegenstände zusammengefasst hat. Diese Formulare sind in Anhang 1 dargestellt. Darüber hinaus werden fünf weitere Dokumente mit Relevanz insbesondere für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz genannt. Mit diesem standardisierten Satz von Informationsanforderungen wird der bürokratische Aufwand reduziert und harmonisiert. **Norm 2.1.1** dient der weiteren Vereinfachung der Übermittlung der vorstehend genannten Informationen beziehungsweise Dokumente, indem zusätzliche Formalitäten, Gebühren und sonstige Anforderungen untersagt werden.

Normen 2.1.2 und 2.1.5 sowie **Empfehlungen 2.1.3 bis 2.1.4** sehen eine Übermittlung von Vorabinformationen sowie eine spätere Wiederverwendung der vorab übermittelten Angaben unter Verzicht auf eine erneute Übermittlung derselben Angaben vor. Durch eine Übermittlung bestimmter Informationen bereits vor dem Anlauf eines Hafens wird über eine Beschleunigung der Abläufe im Hafen hinaus auch eine frühzeitige Gefahrenanalyse ermöglicht. Hierdurch können sich die Behörden auf Schiffe mit höherem Risiko konzentrieren und Eingriffe in den Fluss von Waren mit geringem Risiko auf ein Mindestmaß reduzieren.

B. Inhalt und Zweck der Dokumente

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts beschreiben in erster Linie die Inhalte der sieben FAL-Formulare. Dabei werden die in fünf der sieben FAL-Formularen vorgesehenen Datenelemente in abschließenden Katalogen beschrieben. Darüber hinaus sollen – außer bei Gefahrgut – keine weiteren Angaben eingefordert werden (**Empfehlungen 2.2.2 und 2.3.1** sowie **Normen 2.6.1, 2.7.3 und 2.8.1**).

Das Übereinkommen legt damit lediglich eine quantitative Obergrenze fest. Die Behörden müssen nicht sämtliche aufgelisteten Angaben verlangen, wenn für ihre Zwecke auch ein geringerer Umfang ausreichend ist. Dabei werden die jeweiligen Meldeverpflichtungen nicht durch das Übereinkommen, sondern durch nationale Vorschriften der Hafenstaaten begründet.

Neben den Inhalten der Formulare werden jeweils auch die Modalitäten ihrer Ausstellung und Verwendung geregelt, etwa die Wiederverwendung desselben Formulars sowohl beim Einlaufen als auch Auslaufen, die Vertretung des Kapitäns etwa durch einen Agenten, die Vorlage alternativer Dokumente sowie einzelne Ausnahmen und weitergehende Erleichterungen, unter anderem für an Bord verbleibende Ladung.

C. Dokumente beim Einlaufen

Norm 2.11 begrenzt die Anzahl der Ausfertigungen der beim Hafenanlauf jeweils vorzulegenden Dokumente für den Übergangszeitraum, nach dessen Ablauf nach Unterabschnitt 1.C Systeme zum elektronischen Informationsaustausch zu verwenden sind, und stellt noch einmal klar, dass nach Ende dieses Zeitraums Ausfertigungen in Papierform nur noch ausnahmsweise verlangt werden dürfen.

D. Dokumente beim Auslaufen

Norm 2.12 enthält für das Auslaufen aus dem Hafen eine vergleichbare Aufzählung wie Norm 2.11. Die nachfolgenden Vorschriften dieses Unterabschnitts sehen eine Wiederverwertung bereits abgegebener Erklärungen und den Verzicht auf einzelne Erklärungen vor.

E. Aufeinanderfolgendes Anlaufen von zwei oder mehr Häfen in demselben Staat

Norm 2.14 sieht eine Reduzierung des Umfangs der abzugebenden Meldungen beziehungsweise einen weitgehenden Verzicht beim unmittelbaren Anlaufen weiterer Häfen in demselben Staat vor. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass eine wiederholte Übermittlung derselben Informationen an die Behörden desselben Staates vermeidbar ist, wenn die Behörden bereits vorliegende Informationen so weit wie möglich wiederverwerten.

F. Ausfüllen von Dokumenten

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts betreffen Vereinfachungen beim Ausfüllen und der Vorlage beziehungsweise Übermittlung von Papier- und elektronischen Dokumenten. Im Einzelnen regeln sie die Vorlage von Übersetzungen (**Empfehlung 2.15**), die Akzeptanz handschriftlich ausgefüllter Papierformulare, die Verwendung moderner Kommunikationsmittel (**Norm 2.16**), die Unterschrift, elektronische Signatur oder sonstige Authentifizierung von Dokumenten (**Norm 2.16.1**) sowie einen Verzicht auf Legalisierung oder Beglaubigung von Dokumenten durch eine Auslandsvertretung des Hafenstaates (**Norm 2.17**).

G. Fehler und Änderungen in den Dokumenten und Strafen dafür

Nach **Normen 2.18 und 2.19^{bis}** sollen Korrekturen geringfügiger und unbeabsichtigter Fehler von Angaben erlaubt werden, ohne das Auslaufen des Schiffes zu verzögern. **Norm 2.19** begrenzt die Verhängungen von Sanktionen für Fehler.

H. Besondere Erleichterungsmaßnahmen für Schiffe, die einen Hafen anlaufen, um kranke oder verletzte Besatzungsmitglieder, Fahrgäste, Personen, die auf See gerettet wurden, oder andere Personen zwecks medizinischer Notfallbehandlung an Land zu setzen

Dieser Unterabschnitt dient der Vermeidung von praktischen Problemen und Verzögerungen in Situationen, in denen ein Schiff einen Hafen anläuft, um Personen zur medizinischen Notfallbehandlung an Land zu setzen. **Normen 2.20 und 2.21** betreffen den Informationsfluss in solchen Fällen. Die nachfolgenden Vorschriften regeln

den Umfang der zu übermittelnden Angaben und Dokumente (**Normen 2.23 und 2.24**) und beinhalten Erleichterungen beim Hafenanlauf und bei der Notfallbehandlung (**Normen 2.22 und 2.25 bis 2.27**).

Abschnitt 3 – Ein- und Ausreise von Personen

Dieser Abschnitt enthält allgemeine Vorschriften für die Ein- und Ausreise und den Landgang von Personen sowie besondere Regelungen für Personengruppen mit spezifischen Interessen und Bedürfnissen (unter anderem hilfsbedürftige Reisende, Kreuzfahrtpassagiere und Besatzungen).

A. Erfordernisse und Verfahren beim Einlaufen und Auslaufen

Normen 3.1 bis 3.3.1 und Empfehlung 3.1.1 betreffen die Vorlage von Reisepässen oder anderen Identitätsdokumenten sowie deren Einziehung und das weitere Vorgehen bei missbräuchlicher Verwendung.

Normen 3.3.2 bis 3.3.5 und Empfehlung 3.3.4 weisen die Verantwortung für als nicht einreiseberechtigt zurückgewiesene Personen grundsätzlich der Vertragsregierung des Hafens der letzten Einschiffung und zwischenzeitlich der die Person befördernden Reederei zu. **Norm 3.3.6** regelt die Verantwortung, das Verfahren und die Kostentragung für die Rückführung einer solchen Person.

Norm 3.3.7 verlangt eine Zusammenarbeit zwischen Vertragsregierungen und Reedern bei der Überprüfung von Reisepässen und Visa. **Empfehlungen 3.4 bis 3.6** bezwecken eine weitgehende Vermeidung von Anforderungen an ein- und ausschiffende Fahrgäste, über die Angaben in ihren Identitätsdokumenten hinausgehende Angaben zu machen.

Norm 3.7 betrifft die Anerkennung von Impfnachweisen gegen Gelbfieber. **Empfehlung 3.8** hat zum Ziel, unnötige ärztliche Untersuchungen der eintreffenden Personen und daraus resultierende Verzögerungen zu vermeiden.

Empfehlungen 3.9 bis 3.9.2 sehen eine Beschränkung von Kontrollen des Reisegepäckes auf ein Mindestmaß vor, etwa in Form von Stichproben, vor allem bei ausreisenden Fahrgästen.

Norm 3.10 und Empfehlung 3.10.3 regeln die Vorlage von Seemannsausweisen und weiteren Identitätsdokumenten durch Besatzungsmitglieder. **Norm 3.10.1** legt den maximal vorgesehenen Inhalt eines Seemannsausweises fest. **Norm 3.10.2** soll die Ein-, Durch- oder Ausreise mit einem Seemannsausweis anstelle eines Reisepasses ermöglichen.

B. Maßnahmen zur Erleichterung der Abfertigung von Fahrgästen, Besatzung und Gepäck

Empfehlungen 3.11 bis 3.11.2 enthalten Vorschläge für diverse organisatorische Maßnahmen zur Beschleunigung der Abläufe im Hafen und zur Steigerung der Annehmlichkeiten für Fahrgäste und Besatzung bei der Abfertigung.

Normen 3.12 bis 3.15.1 und Empfehlungen 3.13 und 3.15 beinhalten spezifische Vorgaben für die Beschleunigung der Eingangskontrollen und Prüfung von Einreise- und Durchreiseberechtigungen. **Norm 3.15.2** betrifft die Durchsetzung eines Kostenerstattungsanspruchs der

Reederei gegen nicht einreiseberechtigte Personen hinsichtlich der Rückführungskosten.

Empfehlung 3.15.3 empfiehlt die Verwendung internationaler Zeichen und Symbole an Anlegeplätzen und auf Schiffen.

C. Besondere Einrichtungen für die Beförderung älterer und behinderter Fahrgäste auf See

Empfehlungen 3.16 bis 3.19 betreffen die Herstellung von Barrierefreiheit beim Zugang zu Informationen, Gebäuden, Verkehrsmitteln und Schiffen.

D. Erleichterungen für Schiffe auf Kreuzfahrt und für Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen

Angesichts der regelmäßig nur kurzen Aufenthaltsdauer eines Kreuzfahrtschiffes in einem Hafen und zur Vermeidung unnötiger Verzögerungen im Reiseplan beinhalten die Vorschriften dieses Unterabschnitts über die in den Abschnitten 2 und 3 enthaltenen Erleichterungen hinausgehende Erleichterungen für Kreuzfahrtschiffe und deren Passagiere. Im Einzelnen geht es um Erleichterungen, Annehmlichkeiten und Maßnahmen zur Beschleunigung im Hinblick auf Quarantänemaßnahmen, Gesundheitsnachweise, weitere Melde- und Erklärungserfordernisse, Visa-freiheit, Umgang mit Identitätsdokumenten, Kontrollmaßnahmen und Befragungen der Passagiere bei der Ein- und Ausreise sowie um den Verkauf von zollfreien Waren an Bord des Schiffes.

E. Besondere Erleichterungsmaßnahmen für Durchreisende

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts beinhalten weitere Erleichterungen für Durchreisende, die sich während des Aufenthalts im Hafen nicht ausschiffen, da sie in der Regel nicht mit dem Transitland und seinen Menschen in Berührung kommen und keine Waren einführen. Im Einzelnen soll auf überflüssige Routinekontrolle und weitere Förmlichkeiten sowie Visaerfordernisse verzichtet werden. Förmlichkeiten für Fahrgäste, die das Schiff in einem Hafen verlassen und sich in einem anderen Hafen in demselben Land auf demselben Schiff wieder einschiffen, sollen nach **Empfehlung 3.42** nicht komplizierter sein als für die übrigen Fahrgäste.

F. Erleichterungsmaßnahmen für Schiffe, die für wissenschaftliche Zwecke eingesetzt sind

Empfehlung 3.43 regt an, das für wissenschaftliche Zwecke eingesetzte Personal eines Schiffes mindestens ebenso vorteilhaft zu behandeln wie die Besatzung dieses Schiffes.

G. Weitere Erleichterungsmaßnahmen für ausländische Angehörige der Besatzungen von Schiffen auf Auslandsfahrt – Landgang

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts zielen darauf ab, den Besatzungsmitgliedern den Landgang mit minimalen Förmlichkeiten zu erlauben. Für den Landgang soll ein Seemannsausweis oder ein Reisepass ausreichend sein. Der Landgang soll unterschiedslos gestattet und eine Versagung soll begründet werden.

Abschnitt 4 – Blinde Passagiere

Dieser Abschnitt enthält allgemeine Vorschriften zur Vermeidung von und zum Umgang mit blinden Passagieren. Sie zielen primär darauf ab, die Betriebssicherheit des Schiffes nicht zu beeinträchtigen und Verzögerungen im Betriebsablauf zu vermeiden, dienen gleichzeitig aber auch dem Schutz des betroffenen blinden Passagiers.

A. Allgemeine Grundsätze

Norm 4.1 ordnet die Vorschriften dieses Abschnitts zum Umgang mit blinden Passagieren den einschlägigen völkerrechtlichen Gewährleistungen zum Schutz der Menschenrechte unter. Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang das Verbot der Rückführung von Personen, die politisch oder anderweitig verfolgt werden oder die durch eine Rückführung der Gefahr ausgesetzt würden, gefoltert zu werden.

Norm 4.2 ist die zentrale Bestimmung des Abschnitts. Sie verlangt eine Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien und legt eine gemeinsame Verantwortung für die Vermeidung beziehungsweise die Lösung von Fällen mit blinden Passagieren zugrunde.

B. Präventive Maßnahmen

Norm 4.3.1.1 verpflichtet die Hafenstaaten dazu, in Zusammenarbeit mit den Nutzern des Hafens präventive Vorkehrungen an der Schnittstelle zwischen Hafen und Schiffen zu treffen, um Personen daran zu hindern, sich an Bord von Schiffen zu verstecken. **Norm 4.3.2.1** sieht entsprechende schiffseitige Sicherheitsvorkehrungen vor. **Empfehlungen 4.3.1.2 und 4.3.2.2** verweisen hierzu auf Gefahrenabwehrpläne im Sinne des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code).

Normen 4.3.2.3 und 4.3.2.4 sehen gründliche und systematische Durchsuchungen von Schiffen beim Auslaufen aus Häfen vor, in denen die Gefahr besteht, dass blinde Passagiere an Bord gelangen können, tragen dabei aber dem gesundheitlichen Wohlergehen etwaiger blinder Passagiere Rechnung.

Norm 4.3.3.1 betrifft die Schaffung nationaler Rechtsgrundlagen zur Verfolgung von blinden Passagieren und Gehilfen.

C. Behandlung von blinden Passagieren an Bord

Normen 4.4.1 und 4.4.2 konkretisieren die grundlegende Verpflichtung zur menschenwürdigen Behandlung von blinden Passagieren aus Norm 4.1 und fordern zugleich eine angemessene Berücksichtigung der Betriebssicherheit des Schiffes.

Norm 4.5.1 schließt grundsätzlich die Arbeit blinder Passagiere an Bord aus, auch wenn sie sich dazu freiwillig melden.

Norm 4.6.1 sieht eine Befragung des blinden Passagiers zur Feststellung seiner Identität durch den Kapitän sowie eine Meldung an den nächsten Anlaufhafen zwecks Vorbereitung auf die Ankunft des blinden Passagiers vor, wobei Angaben zu einem eventuellen Status als Flüchtling nach **Norm 4.6.3** vertraulich behandelt werden sollen. **Empfehlung 4.6.2** rät zur Verwendung des in Anhang 3

zur Anlage enthaltenen Formblatts. Nach **Norm 4.7.1** sind alle Vorfälle mit blinden Passagieren der IMO zu melden.

D. Abweichung von der geplanten Fahrtstrecke

Nach **Norm 4.8** sollen Kapitäne außer in den genannten Fallgruppen nicht von ihrer geplanten Fahrtstrecke abweichen, um blinde Passagiere auszuschieffen.

E. Ausschiffung und Rückkehr des blinden Passagiers

Normen 4.9.1 bis 4.9.3 weisen den Behörden des ersten planmäßigen Anlaufhafens des Schiffes nach Entdeckung eines blinden Passagiers die Zuständigkeit für die Entscheidung über den weiteren Umgang mit dem blinden Passagier zu. Dies beinhaltet die Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausschiffung und eventuelle Einreiseberechtigung sowie der Möglichkeit einer Heimschaffung. Gelingt die Ausschiffung des blinden Passagiers dort nicht, so geht nach **Norm 4.10.1** die Zuständigkeit auf die Behörden des nachfolgenden Anlaufhafens über.

Normen 4.11.1 bis 4.13.1 sehen verschiedene Pflichten zur Rücknahme blinder Passagiere sowie zur Unterstützung unter anderem bei der Feststellung der Identität und Staatsangehörigkeit vor. Diese Pflichten treffen zum Teil den Staat, dessen Staatsangehörige die blinden Passagiere sind oder vorgeben zu sein oder in dem sie eine Aufenthaltsgenehmigung besitzen oder behaupten zu besitzen, zum Teil den Staat des an Bordgehens oder des nächsten Anlaufhafens, zum Teil den Flaggenstaat des betroffenen Schiffes.

Empfehlungen 4.14.1 bis 4.14.3 dienen der Beschleunigung der Rückführung blinder Passagiere und sehen hierzu die Ausstellung eines Begleitbriefs mit einem Lichtbild des blinden Passagiers oder eines alternativen Reisedokuments für seine Weiterreise, die Unterrichtung von Transitpunkten, die Erlaubnis zur Durchreise bei der Rückführung sowie eine Unterrichtung des Flaggenstaates über eine Verweigerung der Ausschiffung vor.

Empfehlungen 4.15.1 und 4.15.2 bezwecken eine Reduzierung der sowie eine Unterrichtung über die Kosten, die der Reeder für den Unterhalt und die Rückführung des blinden Passagiers und sonstige Leistungen den Behörden zu erstatten hat. Nach **Norm 4.15.3 und Empfehlung 4.15.4** sollen etwaige Sanktionen gegen Schiffe und sonstige Geldforderungen bei regeltreuem und kooperativem Verhalten des Kapitäns und des Reeders gemildert werden.

Abschnitt 5 – Ankunft, Verbleib und Abgang der Ladung und anderer Gegenstände

Dieser Abschnitt enthält Vorschriften mit Bezug zu auf Schiffen transportierter Ladung sowie deren Be- und Entladung und dient damit der Ermöglichung einer möglichst geringen Liegezeit von Schiffen im Hafen.

A. Allgemeines

Die Empfehlungen dieses Unterabschnitts betreffen in erster Linie die Organisation und Abläufe in den Seehäfen und regen alle Beteiligten dazu an, die Umschlags- und Abfertungsverfahren so reibungslos wie möglich auszugestalten. Hierzu werden unter anderem der Aufbau kooperativer Arbeitsbeziehungen zwischen Behörden und

Unternehmen, der Einsatz moderner Informationstechnologie sowie das Bereitstellen geeigneter Infrastruktur, auch für Sonderladung, vorgeschlagen. **Norm 5.4** fordert die einfache und zügige Erteilung von Ausfuhr-, Einfuhr- und Umladegenehmigungen.

B. Abfertigung der Ladung

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts enthalten Vorgaben und Anregungen für die Vereinfachung und Beschleunigung der Zoll-, Transit- und sonstiger Verfahren. Unter anderem wird in **Norm 5.7** ein Vorrang für die Abfertigung lebender Tiere, leichtverderblicher Waren und sonstiger Ladungen dringlicher Art vorgeschrieben. Darüber hinaus wird auf internationale Richtlinien für moderne und effiziente Zollverfahren verwiesen. Zudem sind Empfehlungen zur praktischen und sicheren Lagerung von Gütern im Hafen sowie zur vorübergehenden Zulassung von Spezialgeräten zum Ladungsumschlag enthalten.

C. Frachtcontainer und Paletten

Nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts soll eine vorübergehende zoll- und abgabenfreie Einfuhr, Verwendung und Weiterbeförderung von Containern, Paletten sowie von Ausrüstung und sonstigem Zubehör gestattet werden. Diese Gegenstände werden in der Regel wiederkehrend und jeweils nur kurzzeitig in verschiedene Staaten eingeführt.

D. Ladung, die nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht wird

Dieser Unterabschnitt fordert Erleichterungen hinsichtlich an Bord des Schiffes verbliebener oder unplanmäßig gelöschter Ladung.

E. Beschränkung der Verantwortlichkeiten des Reeders

Dieser Unterabschnitt stellt klar, dass der Reeder grundsätzlich nicht die Verantwortung für die erforderlichen Förmlichkeiten bezüglich der Ein- und Ausfuhr von Waren und für die Richtigkeit von Angaben tragen soll, die von anderen Parteien in der Logistikkette stammen. Die Verpflichtungen des Reeders beschränken sich daher regelmäßig darauf, die bereitgestellten Angaben fehlerfrei und rechtzeitig an die Behörden zu übermitteln.

Abschnitt 6 – Gesundheits- und Quarantänenvorschriften, einschließlich der Gesundheitsmaßnahmen bei Tieren und Pflanzen

Die Vorschriften dieses Abschnitts dienen angesichts der immer schneller gewordenen Reiseströme und Beförderungsmittel dem Schutz der Öffentlichkeit und der Verhü-

tung der Verbreitung von Krankheiten sowie von anderen Bedrohungen der öffentlichen Gesundheit.

Nach **Norm 6.1 und Empfehlung 6.2** soll eine möglichst weitgehende und kooperative Anwendung der einschlägigen internationalen Gesundheitsvorschriften angestrebt werden, auch durch Nichtvertragsparteien.

Empfehlungen 6.3 bis 6.6 und Normen 6.4.1 und 6.5 sichern einen frühzeitigen und effektiven Informationsfluss zwischen Gesundheitsbehörden, Reedern, Schiffen, Reisebüros und Passagieren, um ausreichenden Impfschutz zu gewährleisten, den Umgang mit Krankheitsfällen zu optimieren und krankheitsbedingten Verzögerungen beim Hafenanlauf vorzubeugen.

Normen 6.7 und 6.9 und Empfehlung 6.8 betreffen die Beschleunigung und Qualität der in den Häfen ergriffenen ärztlichen und Quarantänemaßnahmen und die Bereithaltung hierfür geeigneter Einrichtungen.

Norm 6.10 und Empfehlung 6.11 dienen der Ermöglichung einer ungehinderten Beladung, Löschung oder Verschiffung, soweit keine einschlägigen Gründe entgegenstehen und die erforderlichen Bescheinigungen vorliegen.

Abschnitt 7 – Verschiedenes

A. Bürgschaften und sonstige Arten der Sicherheitsleistung

Empfehlung 7.1 dient der Vereinfachung und Kostensenkung im Hinblick auf Sicherheitsleistungen, mit denen Reeder Forderungen der Behörden absichern.

B. Dienstleistungen im Hafen

Dieser Unterabschnitt betrifft die von den Börden erbrachten Dienstleistungen in den Häfen, die hierfür zu entrichtenden Gebühren sowie die Geschäftszeiten dieser Behörden.

C. Hilfeleistung in Notfällen

Dieser Unterabschnitt schreibt Erleichterungen für Schiffe vor, die zwecks Notfall- oder Rettungsmaßnahmen ein- und auslaufen müssen.

D. Nationale Ausschüsse für Erleichterungen

In diesem Unterabschnitt wird angeregt, nationale Programme einzuführen und koordinierende Gremien einzurichten, an denen alle an der Schifffahrt beteiligten staatlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen mitwirken sollen, um die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Erleichterungen so weit wie möglich umsetzen zu können.