

12.10.23

Vk

Verordnung

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verordnung über Änderungen der Anlage zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen). Der Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Ausschuss) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat mit der Entschließung FAL.14(46) am 13. Mai 2022 Änderungen der Anlage zum FAL-Übereinkommen beschlossen. Diese Änderungen treten am 1. Januar 2024 völkerrechtlich in Kraft.

B. Lösung; Nutzen

Erlass einer Verordnung über Änderungen der Anlage zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs, die die Änderungen innerstaatlich in Kraft setzt. Deutschland ist zur nationalen Inkraftsetzung der Entschließungen verpflichtet.

Durch diese Verordnung werden die Voraussetzungen für die nationale Umsetzung der aktuellen Änderungen des Internationalen FAL-Übereinkommens zur Vereinfachung der Seeschiffahrt geschaffen.

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

Keiner.

F. Weitere Kosten

Keine.

12.10.23

Vk

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Digitales und Verkehr**

**Verordnung über Änderungen der Anlage zu dem
Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des
Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)**

Bundeskanzleramt
Staatsministerin beim Bundeskanzler

Berlin, 9. Oktober 2023

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Peter Tschentscher

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu erlassende

Verordnung über Änderungen der Anlage zu dem Übereinkommen
vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs
(FAL-Übereinkommen)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Sarah Ryglewski

Verordnung über Änderungen der Anlage zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen)

Vom ...

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs vom 28. Oktober 2020 (BGBl. 2020 II S. 778) in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

Artikel 1

Die in London vom Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Ausschuss) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation am 13. Mai 2022 angenommene EntschlieÙung FAL.14(46) zur Änderung der Anlage zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (BGBl. 2020 II S. 778) wird hiermit in Kraft gesetzt und nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

(2) Am selben Tag tritt die EntschlieÙung FAL.14(46) gemäß ihrer Nummer 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verordnung dient der innerstaatlichen Inkraftsetzung der vom Ausschuss zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Ausschuss) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in Übereinstimmung mit Artikel VII Absatz 2 Buchstabe b des Übereinkommens vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) beschlossenen Änderungen der Anlage dieses Übereinkommens.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Artikel 1 der Verordnung setzt die am 13. Mai 2022 mit der EntschlieÙung FAL.14(46) angenommenen Änderungen der Anlage des FAL-Übereinkommens innerstaatlich in Kraft.

Artikel 2 der Verordnung ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des FAL-Übereinkommens in der vom Inkrafttreten der Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen

Artikel 3 der Verordnung bestimmt als Datum des Inkrafttretens der Verordnung den 1. Januar 2024, das mit dem völkerrechtlichen Inkrafttreten identisch ist.

III. Alternativen

Keine. Als Vertragspartei des FAL-Übereinkommens ist die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, von der IMO beschlossene Änderungen des Übereinkommens einschließlich von Änderungen seiner Anlage in nationales Recht umzusetzen.

IV. Regelungskompetenz

Die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die Zustimmungsbedürftigkeit durch den Bundesrat ergeben sich aus Artikel 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (FAL-Übereinkommen) vom 28. Oktober 2020 (BGBl. II 2020 S. 778) in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit den völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Durch die nationale Inkraftsetzung der Änderungen der Anlage des FAL-Übereinkommens erfüllt die Bundesrepublik Deutschland ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Verordnung selbst enthält keine Regelungen, die im Zusammenhang mit einer Rechts- und Verwaltungsvereinfachung stehen. Sie ist aber Voraussetzung für weitere rechtliche nationale Umsetzungsmaßnahmen, die in gesonderten Rechtsetzungsverfahren erfolgen und überwiegend im Zuständigkeitsbereich der Bundesländer liegen. Das FAL-Übereinkommen selbst mit seiner neu gefassten Anlage hat zum Ziel, die internationale Seeschifffahrt zu vereinfachen und insbesondere zu entbürokratisieren. Dabei sollen beispielsweise Meldeformalitäten und Verfahren beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Schiffen in und aus Häfen der Vertragsstaaten weiter vereinfacht, auf ein Mindestmaß begrenzt und zunehmend elektronisch abgewickelt werden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Verordnungsentwurf entspricht der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Vereinfachung und Entbürokratisierung dient einer effektiveren Abfertigung und führt zu Ressourceneinsparungen, unter anderem bei Betriebsstoffen und bei der Energie. Dies dient dem Indikator 11. 2.a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (Senkung des Endenergieverbrauchs im Güterverkehr bis 2030 um 15 bis 20 Prozent). Zugleich dient das Regelungsvorhaben dem Sustainable Development Goal (SDG) 17 (Partnerschaften zur Erreichung der Ziele), und hier dem Unterziel 17.13 (die globale makroökonomische Stabilität verbessern, namentlich durch Politikkoordination und Politikkohärenz).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Keiner.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Regelungsfolgen

Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme und gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Möglichkeit einer Befristung der vorgesehenen Regelungen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen. Änderungen, die der Umsetzung von unbefristet geltendem Völkerrecht dienen, sind nicht zu befristen.

Der Entwurf sieht keine Evaluierung vor.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 1 der Verordnung setzt die vom FAL-Ausschuss der IMO durch die Entschließung FAL.14(46) am 13. Mai 2022 beschlossenen Änderungen der Anlage zum FAL-Übereinkommen innerstaatlich in Kraft. Die Anlage zum FAL-Übereinkommen wird insgesamt neu gefasst.

Die wesentlichen Änderungen finden sich in den Abschnitten 1, 2 und 6 und dienen dem übergeordneten Ziel, die Anlage an die seit einigen Jahren verbindlich vorgeschriebene elektronische Abwicklung von Meldeformalitäten anzupassen. Hierzu wurden unter anderem Formulierungen von Vorschriften in allen Abschnitten der Anlage, welche noch auf eine papierbasierte Kommunikation ausgerichtet waren, entsprechend geändert.

Abschnitt 1

Dem oben genannten Ziel entsprechend wurde in Abschnitt 1 A. (Begriffsbestimmungen) unter anderem eine neue Definition für „Authenticate“ (Bestätigung der Identität beziehungsweise Echtheit) für elektronische Meldungen aufgenommen. Die Definition von „Document“ (Dokument) wurde durch eine Definition von „Declaration“ (Erklärung) ersetzt, welche eine weniger stark papierbezogene Konnotation aufweist.

Die zentrale Neuerung findet sich in Abschnitt 1 C. (Systeme zum elektronischen Informationsaustausch) in Norm 1.3^{quin}, die in der geänderten Fassung nun die Inbetriebnahme eines zentralen Meldeportals („Maritime Single Window“) weltweit verpflichtend ab dem Inkrafttreten der Änderungen vorschreibt (zuvor hatte die Vorschrift nur empfehlenden Charakter). Hierüber sollen zukünftig alle oben genannten Meldeformalitäten abgewickelt werden.

Abschnitt 2

In Abschnitt 2 wurden die einzelnen Datenelemente, welche zuvor noch einzelnen (vormals papierbasierten) Meldungen zugeordnet waren, in einer einheitlichen Liste zusammengefasst. Diese jetzt in Anhang 1 zur Anlage befindliche Liste beschreibt den maximalen Umfang der staatlicherseits zu verlangenden Daten im Zusammenhang mit dem Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen der Schiffe in und aus Häfen.

Abschnitt 6

Neben einer Aktualisierung der Gesundheits- und Quarantänenvorschriften und deren Anpassung an die Internationalen Gesundheitsvorschriften der Weltgesundheitsorganisation fanden auch Erfahrungen aus der Covid-19 Pandemie Eingang in das Übereinkommen. Besonders relevant sind dabei die Aufforderungen in Norm 6.22 zur Einstufung von Hafenarbeitern und Besatzungen als essentielle Arbeitskräfte („key workers“) und in Norm 6.23 zur weitestmöglichen Erleichterung von Besatzungswechseln im Falle einer internationalen gesundheitlichen Notlage.

Zu Artikel 2

Artikel 2 ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, den Wortlaut der amtlichen deutschen Übersetzung des FAL-Übereinkommens nebst Anlage in der vom Inkrafttreten des Artikels 1 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen. Die Veröffentlichung einer konsolidierten deutschen Textfassung soll zur besseren Lesbarkeit der deutschen Übersetzung des Übereinkommens beitragen.

Zu Artikel 3

Diese Vorschrift regelt das innerstaatliche Inkrafttreten der Verordnung am 1. Januar 2024. Die Änderungen der Anlage zum FAL-Übereinkommen treten zu diesem Zeitpunkt international in Kraft.

**EntschlieÙung FAL.14(46)
(angenommen am 13. Mai 2022)**

**Änderungen der Anlage des Übereinkommens von 1965 zur Erleichterung des
Internationalen Seeverkehrs**

Der Erleichterungsausschuss –

in Anbetracht des Artikels VII Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens von 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs;

ebenso in Anbetracht der Aufgaben, die das Übereinkommen dem Erleichterungsausschuss zur Prüfung von Änderungen des Übereinkommens sowie der Beschlussfassung darüber überträgt;

nach der auf seiner sechshundvierzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen der Anlage des Übereinkommens, die nach dessen Artikel VII Absatz 2 Buchstabe a vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. beschließt nach Artikel VII Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens die Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel VII Absatz 2 Buchstabe b des Übereinkommens, dass die Änderungen am 1. Januar 2024 in Kraft treten, sofern nicht vor dem 1. Oktober 2023 mindestens ein Drittel der Vertragsregierungen dem Generalsekretär schriftlich notifiziert haben, dass sie die Änderungen nicht annehmen;
3. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel VII Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens allen Vertragsregierungen die in der Anlage enthaltenen Änderungen zur Kenntnis zu bringen;
4. ersucht den Generalsekretär ebenso, allen Unterzeichnerregierungen die Annahme und das Inkrafttreten der Änderungen zu notifizieren.

Anlage

Änderungen der Anlage des Übereinkommens von 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs

Der gesamte Wortlaut der Anlage des Übereinkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Abschnitt 1 – Begriffsbestimmungen und allgemeine Bestimmungen

A. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

Tatsächliche Ankunftszeit (ATA). Datum und Uhrzeit, an dem bzw. zu der ein Schiff in einem Hafen an einem Ankerplatz vor Anker geht oder an einem Kai anlegt.

Tatsächliche Abfahrtszeit (ATD). Datum und Uhrzeit, an dem bzw. zu der ein Schiff aus einem Bereich innerhalb eines Hafens von einem Ankerplatz oder einem Kai abfährt.

Blinder Passagier im Tatversuch. 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.

Bestätigung der Identität bzw. Echtheit. Die Feststellung und Überprüfung der behaupteten Identität des Bereitstellers der Angaben bzw. die Überprüfung der Echtheit der ausgetauschten Nachricht(en).

Ladung. 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 Reisegepäcks der Fahrgäste.

Güterbeförderungseinheit (CTU). Ein Frachtcontainer, Wechselbehälter, Fahrzeug, Eisenbahnwagon oder eine sonstige Beförderungseinheit ähnlicher Art.

Abfertigung. Die Erfüllung der Zoll- und/oder sonstigen Förmlichkeiten, die vorgeschrieben sind, damit

- a) Güter eingeführt, ausgeführt oder in ein anderes Zollverfahren überführt werden können (so genannte Zollabfertigung),
- b) Personen in das Hoheitsgebiet eines Staates einreisen können oder
- c) ein Schiff in einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Staates einlaufen oder aus einem solchen Hafen auslaufen kann.

Persönliche Habe der Besatzung. Kleidungsstücke, persönliche Gegenstände des täglichen Gebrauchs und andere Artikel – einschließlich etwaiger Zahlungsmittel –, die der Besatzung gehören und auf dem Schiff befördert werden.

Besatzungsmitglied. Jede Person, die auf einer Reise im Betrieb oder bei der Wartung eines Schiffes an Bord beschäftigt und in der Besatzungsliste aufgeführt ist.

Schiff auf Kreuzfahrt. Ein Schiff auf Auslandfahrt, das Fahrgäste befördert, die an Bord wohnen,

um einem oder mehreren verschiedenen Häfen planmäßige, zeitlich begrenzte Besuche abzustatten, und das während der Reise normalerweise nicht

- a) andere Fahrgäste aufnimmt oder absetzt;
- b) Ladung aufnimmt oder löscht.

Erklärung. In elektronischer oder, unter außergewöhnlichen Umständen, in nicht elektronischer Form zur Erfüllung der Erklärungspflichten nach Norm 2.1 bereitgestellte Informationen.

Voraussichtliche Ankunftszeit (ETA). Datum und Uhrzeit, an dem bzw. zu der die Ankunft eines Schiffes an einer bestimmten geografischen Position, z. B. einem Hafen, bzw. einem Ankerplatz oder Bereich zur Lotsenübernahme in der Nähe des Hafens, erwartet wird.

Voraussichtlicher Abfahrtszeitpunkt (ETD). Datum und Uhrzeit, an dem bzw. zu der die Abfahrt eines Schiffes von einer bestimmten geografischen Position, z. B. einem Hafen, bzw. einem Ankerplatz in der Nähe des Hafens, erwartet wird.

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.

Manifest. Zusammenfassung verschiedener Angaben aus den Frachtbriefen und sonstigen Beförderungspapieren, die für die Beförderung von Gütern auf Schiffen ausgegeben werden.

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 aufgrund eines Frachtvertrags oder einer anderen ähnlichen Vereinbarung befördert wird.

Hafen. Jeder Hafen, jeder Umschlagplatz/jede Anlage an der Küste, jeder der Küste vorgelagerte Umschlagplatz, jede Bau- und Reparaturwerft und jede Reede, die normalerweise für das Laden und Löschen von Fracht, das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen und das Reparieren und Ankern von Schiffen benutzt werden, oder jeder sonstige Ort, den ein Schiff anlaufen kann.

Postsachen. Briefsendungen und Pakete gemäß den Beschreibungen in den derzeit geltenden Rechtsakten des Weltpostvereins, die vom benannten Betreiber des Herkunftslandes eingeliefert werden, um per Schiff befördert zu werden, und die zur Auslieferung an den benannten Betreiber des Bestimmungslandes in den Anlaufhäfen des Schiffes bestimmt sind.

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.

Geregelter Gegenstand. Pflanze, tierisches Erzeugnis, Lebensmittel oder pflanzliches Erzeugnis, Lagerort, Verpackung, Beförderungsmittel, Container, Erde bzw. Kultursubstrat und jedes andere Lebewesen, jede andere Sache oder jedes andere Material, das Schadorganismen oder Krankheiten enthalten oder durch das Schadorganismen oder Krankheiten verbreitet werden könnten, wenn hinsichtlich dieser Schadorganismen oder Krankheiten Pflanzenschutzmaßnahmen für nötig erachtet werden, insbesondere im internationalen Seeverkehr.

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

Sicherheitsmaßnahmen. Maßnahmen, die nach Maßgabe internationaler Übereinkünfte und nationaler Vorschriften erarbeitet und umgesetzt werden, um die Sicherheit an Bord von Schiffen und 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. Der Eigentümer des Schiffes oder jede andere Organisation oder Person, wie der Manager oder der Bareboat-Charterer, die die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat, sowie jede Person, die in seinem Namen handelt, mit Ausnahme des Schiffsagenten.

Schiffsdokumente. Zeugnisse und sonstige Dokumente, einschließlich solcher in elektronischer Form, 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 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 Umgebung, die es ermöglicht, standardisierte und harmonisierte Informationen und Erklärungen einer einzigen Anlaufstelle vorzulegen oder bereitzustellen, was

üblicherweise auf elektronischem Wege geschieht.

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 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.

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 und ihrer Vektoren oder Schadorganismen, die Menschen, Tiere oder Pflanzen bedrohen, erforderlich werden.

1.1 Norm. Bezüglich der Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Schiffen auf Auslandfahrt verlangen die Behörden nur ein Mindestmaß an unbedingt benötigten Informationen.

1.1.1 *Nicht in Gebrauch.*

1.2 *Nicht in Gebrauch.*

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, Fracht 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 schaffen, pflegen und verwenden Systeme für den elektronischen Informationsaustausch.

1.3^{ter} Norm. Die Behörden stellen bei Einführung oder Änderung 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. Für die Umstellung auf ein neues System ist ein Zeitraum von mindestens zwölf Monaten ab dem Zeitpunkt der Bekanntmachung aller funktionalen und technischen Spezifikationen einzuräumen.

Jedes neue oder geänderte System muss technologieneutral und mit anderen Systemen kompatibel sein.

1.3^{quart} Norm. Die Behörden ermöglichen für den in 1.3^{ter} genannten Übergangszeitraum die Bereitstellung der erforderlichen Informationen für die Abfertigungsvorgänge auf anderem Wege.

Führen die Behörden neue elektronische Meldeformate ein, so gestatten sie für einen in Abstimmung mit den Beteiligten festzulegenden Zeitraum weiterhin die Verwendung der bestehenden elektronischen Meldeformate.

1.3^{quin} Norm. Die Behörden treffen Vereinbarungen, um die Bereitstellung aller nach Norm 2.1 erforderlichen Angaben über ein zentrales Meldeportal zu ermöglichen.

Es ist ebenfalls zu erwägen, ob ein solches Zentrales Meldeportal als Mechanismus dienen kann, über den die Behörden Entscheidungen und sonstige Informationen im Rahmen dieses

Übereinkommens und gegebenenfalls anderer Bestimmungen mitteilen.

1.3^{sext} **Norm.** Die Behörden fassen die elektronische Übermittlung der beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Schiffen erforderlichen Daten zusammen oder koordinieren diese so, dass sichergestellt ist, dass die Angaben nur einmal vorgelegt oder bereitgestellt und im größtmöglichen Umfang wiederverwendet werden.

1.4 *Nicht in Gebrauch.*

1.5 *Nicht in Gebrauch.*

1.6 *Nicht in Gebrauch.*

1.6^{bis} **Norm.** Für den elektronischen Informationsaustausch zur Erleichterung von Abfertigungsvorgängen müssen von den Behörden verlangte Angaben hinsichtlich Ankunft, Aufenthalt und Abfahrt von Schiffen, Personen und Fracht nach Maßgabe international vereinbarter Normen, einschließlich der Normen der Vereinten Nationen für den elektronischen Datenaustausch in Verwaltung, Handel und Verkehr (UN/EDIFACT), des Datenmodells der Weltzollorganisation (WZO) oder der Normen der Internationalen Organisation für Normung (ISO), vorgelegt werden.

1.6^{ter} *Nicht in Gebrauch.*

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 digitalisiert werden sollen;
- d) diese Systeme an eine multimodale Anwendung anpassen;
- e) geeignete Maßnahmen treffen, um die Kosten der Einrichtung dieser Systeme für alle Beteiligten auf ein Mindestmaß zu beschränken und
- f) sich um die Sicherstellung der Kompatibilität und Interoperabilität mit anderen einschlägigen Informationssystemen bemühen.

1.7.1 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen sollen die öffentlichen Behörden und sonstige Beteiligte dazu anregen, mit ihnen zusammenzuarbeiten oder sich unmittelbar an der Entwicklung elektronischer Systeme unter Anwendung international vereinbarter Normen 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 **Norm.** Die elektronische Übermittlung erforderlicher Angaben wird von jedem beliebigen Ort akzeptiert, solange ihr Bereitsteller zertifiziert und seine Identität nach den anwendbaren Vorschriften bestätigt worden ist. Die Nutzung eines Dienstleisters in dem Hoheitsgebiet, für das diese Informationen bereitgestellt werden, darf nicht verlangt werden.

1.8.1 **Empfehlung.** Angaben zu den Anforderungen an die Zertifizierung und die Bestätigung der Identität bzw. Echtheit sollen öffentlich und in elektronischer Form verfügbar sein.

1.8.2 **Norm.** Die Behörden erkennen Erklärungen nach Norm 2.1 an, wenn ihre Echtheit in

einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt worden ist.

D. Unerlaubte Handlungen

1.9 **Empfehlung.** Die Behörden sollen sich darum bemühen, mit Reedern und sonstigen Beteiligten Kooperationsvereinbarungen mit dem Ziel zu schließen, ihre Fähigkeit zur Bekämpfung unerlaubter Handlungen, einschließlich – jedoch nicht ausschließlich – des Drogenschmuggels und des widerrechtlichen Handels mit Wildtieren, zu verbessern, gleichzeitig jedoch zu weiteren Erleichterungsmaßnahmen zu kommen. Solche Vereinbarungen könnten auf der Grundlage der Absprachen der Weltzollorganisation, des Übereinkommens über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (CITES) und der dazugehörigen Richtlinien geschlossen werden.

E. Korruption im Seeverkehr

1.9^{bis} **Norm.** Vertragsregierungen regen die Behörden dazu an, die mit der Schnittstelle Schiff-Land in Häfen einhergehenden Korruptionsrisiken zu bewerten und ihnen durch die Entwicklung und Umsetzung präventiver Maßnahmen zur Stärkung der Integrität, Transparenz und Rechenschaftspflicht zu begegnen. Die Behörden stimmen sich – im Wege nationaler und internationaler Zusammenarbeit – außerdem in ihren Bemühungen zur Aufspürung, Untersuchung und Ahndung von Korruption ab, die mit dem Anlaufen von Häfen durch Schiffe zusammenhängt.

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.

F. 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.

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. Um den Informationserfordernissen und den rechtlichen Anforderungen der Behörden zu genügen, sind die vom Reeder zu machenden Angaben zum leichteren Verständnis in den in diesem Abschnitt dargestellten Erklärungen zusammengestellt. Die für die elektronische Übermittlung strukturierter Informationen müssen diesen Erklärungen nicht zwangsläufig entsprechen. Insbesondere die Grundsätze, dieselben Informationen nur einmal zu übermitteln und sie so oft wie möglich wiederzuverwenden, gelten durchgängig. Weiterhin berühren die Erklärungen nicht das Verfahren für die Zurverfügungstellung der Angaben an die beteiligten Behörden. Dieser Abschnitt schließt nicht aus, dass die Behörden Prüfbescheinigungen und sonstige Dokumente, oder die in elektronischen Fassungen solcher Dokumente enthaltenen Angaben, die an Bord eines Schiffes verfügbar sein müssen, betreffend Registrierung, Vermessung, Sicherheit, Besatzung und andere damit zusammenhängende Fragen verlangen.

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 beschriebenen Erklärungen. Diese Erklärungen können getrennt oder in einem kombinierten elektronischen Format in Übereinstimmung mit den Umsetzungsrichtlinien für Nachrichten und den Anforderungen des Systems für den elektronischen Datenaustausch übermittelt werden.

Die Erklärungen für das Ein- und Auslaufen von Schiffen sind:

- a) Allgemeine Erklärung
- b) Frachterklärung
- c) Erklärung über die Schiffsvorräte
- d) Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- e) Besatzungsliste
- f) Fahrgastliste
- g) Gefahrgut-Manifest
- h) Sondererklärung für Postsachen nach der Beschreibung in den derzeit geltenden Rechtsakten des Weltpostvereins
- i) Seegesundheitserklärung nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften
- j) Bescheinigung über die Befreiung von der Schiffshygienekontrolle oder Schiffshygienebescheinigung oder Verlängerung nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften
- k) sicherheitsbezogene Angaben nach SOLAS-Regel XI-2/9.2.2
- l) elektronische Vorabinformationen über die Fracht für die Gefahrenanalyse des Zolls nach dem Regelwerk SAFE (SAFE Framework of Standards) der Weltzollorganisation
- m) Vorabmeldungsformular für die Abfallentladung in Hafenauffangeinrichtungen.

2.1^{bis} Norm. Für die in den Punkten a) bis g) der Norm 2.1 genannten Erklärungen verlangen die Behörden keine anderen als die in Anhang 1 aufgeführten Angaben.

2.1.1 Norm. Die Vertragsregierungen verlangen im Zusammenhang mit den für die Abfertigung von Schiffen erforderlichen Angaben keine konsularischen Förmlichkeiten, Abgaben oder Gebühren, auch nicht bei elektronischer Bereitstellung der Angaben.

2.1.2 Norm. Die Behörden erarbeiten Verfahren für die Bereitstellung 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 Bereitstellung 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 Bereitstellung 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 *Nicht in Gebrauch.*

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

B. Inhalt und Zweck der Erklärungen

2.2 **Norm.** Die Allgemeine Erklärung ist die Standarderklärung beim Einlaufen und Auslaufen, welche die von den Behörden benötigten Angaben über das Schiff enthält.

2.2.1 *Nicht in Gebrauch.*

2.2.2 *Nicht in Gebrauch.*

2.2.3 *Nicht in Gebrauch.*

2.3 **Norm.** Unbeschadet der Norm 2.3.4, Empfehlung 2.3.4.1 oder elektronischer Vorabinformationen über die Fracht für die Gefahrenanalyse des Zolls ist die Frachterklärung die Standarderklärung beim Ein- und Auslaufen, mit der von den Behörden benötigte Angaben über die Ladung bereitgestellt werden.

2.3.1 *Nicht in Gebrauch.*

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

2.3.3 *Nicht in Gebrauch.*

2.3.4 **Norm.** Die Behörden erkennen statt einer Frachterklärung auch das Ladungsmanifest des Schiffes an, sofern dieses elektronisch bereitgestellt wird und mindestens die von den Behörden nach Anhang 1 und Norm 2.3.2 verlangten Angaben enthält und nach Norm 1.8.2 in seiner Echtheit bestätigt worden ist.

2.3.4.1 **Empfehlung.** Abweichend von Norm 2.3.4 können die Behörden auch das Beförderungsdokument anerkennen, sofern es mindestens die nach Empfehlung 2.3.1 und Norm 2.3.2 erforderlichen Angaben enthält. Die Echtheit dieses Beförderungsdokuments soll nach Norm 1.8.2 bestätigt worden sein.

2.3.5 **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.

2.4 **Norm.** Die Erklärung über die Schiffsvorräte ist die Standarderklärung beim Einlaufen und Auslaufen, welche die von den Behörden benötigten Angaben über die Schiffsvorräte enthält.

2.4.1 **Empfehlung.** Für Schiffsvorräte, für die beim Einlaufen eine Erklärung abgegeben wurde oder die im Hafen geladen 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.

2.5 **Norm.** Die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung ist die Standarderklärung, welche die von den Behörden benötigten Angaben über die persönliche

Habe der Besatzung beim Einlaufen enthält. Sie wird beim Auslaufen nicht verlangt.

2.5.1 Norm. Die Behörden erkennen die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung an, wenn ihre Echtheit in einer für die betreffende Behörde annehmbaren Form bestätigt worden ist. Zur Überprüfung an Bord können die Behörden jedes Besatzungsmitglied auffordern, die Erklärung über seine persönliche Habe 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 Verboten oder Beschränkungen unterliegt.

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

2.6.1 Norm. Wenn die Behörden beim Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen Angaben über seine Besatzung verlangen, wird die beim Einlaufen in den Hafen erklärte Besatzungsliste auch beim Auslaufen akzeptiert, sofern sie nach Norm 1.8.2 mit einem Echtheitsvermerk versehen worden ist, damit 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 erkennbar werden.

2.6.2 *Nicht in Gebrauch.*

2.6.3 *Nicht in Gebrauch.*

2.6.4 *Nicht in Gebrauch.*

2.7 Norm. Die Fahrgastliste ist die Standarderklärung, die von den Behörden verlangt wird und Angaben 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 *Nicht in Gebrauch.*

2.7.4 *Nicht in Gebrauch.*

2.7.5 *Nicht in Gebrauch.*

2.8 Norm. Das Gefahrgut-Manifest ist die Standarderklärung, die den Behörden die Angaben hinsichtlich gefährlicher Güter vermittelt.

2.8.1 *Nicht in Gebrauch.*

2.9 Norm. Die Behörden verlangen beim Ein- oder Auslaufen des Schiffes bezüglich der Postsachen nur die in den derzeit geltenden Rechtsakten des Weltpostvereins vorgeschriebenen Erklärungen, sofern diese tatsächlich vorgelegt werden können. Ist eine derartige Erklärung nicht vorhanden, so müssen die Postsachen (Anzahl und Gewicht) in der Frachterklärung aufgeführt werden.

2.10 Norm. Die Seegesundheitserklärung ist die Standarderklärung, welche die von den Behörden benötigten Angaben über den Gesundheitszustand an Bord eines Schiffes während der Reise und beim Einlaufen in den Hafen enthält.

Die Seegesundheitserklärung muss mit den Internationalen Gesundheitsvorschriften im Einklang stehen. Zusätzlich muss den Behörden nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften eine gültige Bescheinigung über die Befreiung von der Schiffshygienekontrolle oder eine Schiffshygienebescheinigung oder eine Verlängerung bereitgestellt werden, damit diese das Krankheitsrisiko an Bord des Schiffes bewerten können.

2.10.1 Norm. Die Erklärung mit den sicherheitsbezogenen Angaben ist die Standarderklärung, die den Behörden Angaben über den Sicherheitsstatus des Schiffes vermittelt.

2.10.2 Norm. Das Vorabmeldungsformular für die Abfallentladung in Hafenauffangeinrichtungen ist die Standarderklärung, die den Behörden Angaben über die Anforderungen des Schiffes in Bezug auf die Aufnahme von Abfällen vermittelt.

C. Nutzung alternativer Übermittlungswege für Erklärungen unter außergewöhnlichen Umständen, wenn keine Mittel zur elektronischen Übermittlung verfügbar sind

2.11 Norm. Für außergewöhnliche Umstände, unter denen keine Mittel zur elektronischen Übermittlung verfügbar sind, sehen die Behörden unmittelbar verfügbare alternative Übermittlungswege für Erklärungen für das Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes vor. Die Behörden machen zur Verfügung stehende alternative Übermittlungswege im größtmöglichen Umfang bekannt.

2.12 *Nicht in Gebrauch.*

2.12.1 *Nicht in Gebrauch.*

2.12.2 *Nicht in Gebrauch.*

2.12.3 *Nicht in Gebrauch.*

2.13 Empfehlung. Eine von den Reedern zum eigenen Gebrauch zusammengestellte Liste in Papierform soll statt einer Fahrgastliste in Papierform anerkannt werden, sofern sie mindestens die in Anhang 1 vorgesehenen Angaben enthält.

Gleichermaßen sollen die Behörden statt einer Frachterklärung in Papierform eine Abschrift in Papierform des Schiffsmanifests oder der Beförderungsdokumente anerkennen, sofern diese mindestens die in Anhang 1 vorgesehenen Angaben enthalten.

2.13.1 Norm. Stellen die Behörden im Falle außerordentlicher Umstände fest, dass eine Übermittlung in Papierform die einzige Möglichkeit zur Übermittlung der nach dieser Anlage vorgesehenen Erklärungen darstellt, 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.

D. 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 gegenüber die erforderlichen Informationen nur einmal erklären. 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.

E. Ausfüllen von Erklärungen

2.15 **Empfehlung.** Die Behörden sollen nach Möglichkeit die in dieser Anlage – mit Ausnahme der Norm 3.7 – vorgesehenen Erklärungen unabhängig davon anerkennen, in welcher Sprache die darin enthaltenen Angaben zur Verfügung gestellt werden; jedoch können sie, wenn sie es für erforderlich halten, eine schriftliche oder mündliche Übersetzung in eine der Amtssprachen der Organisation verlangen.

2.16 *Nicht in Gebrauch.*

2.16.1 **Norm.** Die Behörden erkennen eine geforderte Unterschrift an, wenn diese in einer mit elektronischen Mitteln erzeugten Form vorliegt, die mit ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften im Einklang steht.

2.17 **Norm.** Die Behörden des Staates, in dem sich ein in Aussicht genommener Anlauf-, Entlade- oder Durchgangshafen befindet, verlangen nicht, dass eine in diesem Abschnitt genannte und das Schiff, seine Ladung, die Vorräte, die Fahrgäste oder die Besatzung betreffende Erklärung 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.

F. Fehler und Änderungen in den Erklärungen und Strafen dafür

2.18 **Norm.** Die Behörden gestatten, ohne das Schiff aufzuhalten, Berichtigungen in einer in dieser Anlage vorgesehenen Erklärung, 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 und sonstige Vorschriften zu verstoßen; jedoch mit der Maßgabe, dass die Fehler entdeckt werden, bevor die Prüfung der Erklärung abgeschlossen ist und dass die Berichtigungen unverzüglich vorgenommen werden können.

2.19 **Norm.** Werden in den übermittelten Angaben, die von einem Reeder oder Kapitän oder in deren Namen in ihrer Echtheit 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.

G. 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

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 anzulaufen beabsichtigt, kranke oder verletzte Besatzungsmitglieder, Fahrgäste, Personen, die auf See gerettet wurden, oder andere Personen zwecks medizinischer Notfallbehandlung an Land zu setzen, die Behörden 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 Dokumente 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 Erklärungen, ausgenommen die Seegesundheitserklärung und, wenn sie unerlässlich ist, die Allgemeine Erklärung. Die Behörden setzen in solchen Fällen die Fristen für die Bereitstellung der Erklärungen sowie gegebenenfalls anwendbare Sanktionen aus.

2.24 **Norm.** Bei Schiffen, die zu diesem Zweck einen Hafen anlaufen, und wenn die Behörden die Allgemeine Erklärung verlangen, braucht diese Erklärung nicht mehr Angaben als die in Anhang 1 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.

2.25^{bis} **Norm.** Die Behörden unterrichten die Reederei im Einklang mit den Internationalen Gesundheitsvorschriften so früh wie möglich von ihrer Absicht, auf ein Schiff Kontrollmaßnahmen im Zusammenhang mit der öffentlichen Gesundheit anzuwenden und stellen, soweit verfügbar, schriftliche Informationen über die zur Anwendung kommenden Verfahren zur Verfügung.

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

2.27 *Nicht in Gebrauch.*

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 Identitätsdokument, das den Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Angaben über die einzelnen Fahrgäste vermittelt.

3.1.1 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen sollen so weit 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 anerkannten 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 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 beigefügt 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 Person 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 einreiseberechtigt 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 Erklärungen 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 Erklärungen 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 Schreibschrift 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 Norm. Ein Reisender der im Besitz einer Internationalen Impf- oder Prophylaxe-Bescheinigung ist, die den Internationalen Gesundheitsvorschriften entspricht und einen Nachweis über den Schutz gegen Gelbfieber enthält, darf nicht als verdächtig behandelt werden, selbst wenn er aus einem Gebiet kommt, in dem nach Feststellung der Weltgesundheitsorganisation die Gefahr einer Gelbfieberübertragung besteht.

Eine Liste der Länder und Gebiete, die den Nachweis einer Gelbfieberimpfung verlangen, sowie der Länder, in denen die Gefahr einer Gelbfieberübertragung besteht, ist auf der öffentlichen Website der WHO verfügbar.

3.8 Empfehlung. Eine ärztliche Untersuchung der Personen, die sich an Bord befinden oder die ausgeschifft werden, soll normalerweise auf diejenigen Personen beschränkt bleiben, von denen nachweislich eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Gesundheit ausgeht. Solche Untersuchungen sollen in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und den einschlägigen Artikeln der Internationalen Gesundheitsvorschriften erfolgen.

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 Reisegepäcks 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 Reisegepäcks ausreisender Fahrgäste nicht völlig verzichtet werden, so soll sie normalerweise in Form von Stichproben oder nach Auswahl erfolgen.

3.10 Empfehlung. Hinsichtlich der amtlichen Identitätsdokumente soll eine Vertragsregierung sich bereit erklären, nach Empfehlung 3.1.1 anstelle eines Reisepasses ein im Einklang mit einschlägigen ILO-Übereinkünften ausgestelltes Identitätsdokument oder aber einen gültigen und ordnungsgemäß anerkannten Seemannsausweis als grundlegendes Dokument, das den Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Auskünfte über die einzelnen Besatzungsmitglieder vermittelt, anzuerkennen.

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 Empfehlung. Die Vertragsregierungen werden ermutigt, Vereinbarungen darüber zu treffen, dass sie von Seemännern statt eines Reisepasses einen gültigen Seemannsausweis anerkennen, wenn dieser die Wiedereinreise des Inhabers in den Staat, der den Ausweis ausgestellt hat, gewährleistet. Diese Vereinbarungen können vorsehen, dass die Behörden einen gültigen Seemannsausweis auch in solchen Fällen anerkennen, in denen ein Seemann einen Staat als Fahrgast mit einem Verkehrsmittel betreten oder verlassen muss,

- a) um sich zu seinem Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben und
- 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.

3.10.3 Empfehlung. Die Behörden einer Vertragsregierung, die einen Seemannsausweis als Alternative zu einem Reisepass anerkennen, 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 zureichende 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;
 - iii) Gewährleistung, dass Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung stehen, die den Bedürfnissen älterer und behinderter Fahrgäste Rechnung tragen;
- b) dafür sorgen, dass die Hafenbehörden alle erforderlichen Maßnahmen treffen,
 - i) damit die Fahrgäste und ihr Gepäck leicht und schnell zu den örtlichen Verkehrsmitteln gelangen können;
 - ii) damit, wenn die Besatzung sich für Kontrollzwecke an bestimmten Stellen melden muss, diese leicht erreichbar sind und möglichst nahe beieinander liegen.

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.

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:

- a) eine vorherige Benachrichtigung der beteiligten Behörden von der möglichst genau geschätzten Ankunftszeit (ETA), von etwaigen Zeitverschiebungen und vom Reiseweg, soweit dies die Kontrollmaßnahmen berührt;
- b) die Bereithaltung der Schiffspapiere zur sofortigen Prüfung;
- c) die Bereitstellung von Leitern oder sonstigen Vorrichtungen zum Besteigen

des Schiffes, die klargemacht werden, während sich das Schiff dem Liege- oder Ankerplatz nähert;

- 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.

3.13 **Empfehlung.** Bei der Eintragung von Namen in die Fahrgast- und Besatzungsdokumente sollen der oder die Zunamen an erster Stelle stehen.

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.

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 in Hafenterminals 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 Hafenterminal 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 Hafenterminals und auf Schiffen sollen gegebenenfalls geeignete Anlagen für die sichere Ein- und Ausschiffung älterer und behinderter Fahrgäste vorgesehen werden.

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 Wege, wenn die Gesundheitsbehörde des vorgesehenen Anlaufhafens aufgrund der vor der Ankunft erhaltenen Auskünfte der Ansicht ist, dass durch das Einlaufen keine Krankheiten oder sonstige erhebliche Gefahren für die öffentliche Gesundheit 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 angelaufenen 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 angelaufenen 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 **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, im Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften 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 Devisenkontrolle unterworfen werden.

3.34 **Norm.** Ein- und 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 und nicht an Land zu gehen wünscht, 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 **Empfehlung.** Ein Durchreisender, der das Schiff in einem Hafen verlässt und sich in einem anderen Hafen in demselben Land auf demselben Schiff einschiffet, 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 Auslandsfahrt – 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 aufgrund 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 Reisepässe oder, soweit zutreffend, auf Identitätsdokumente beschränkt werden, die nach Empfehlung 3.10 von der jeweiligen Vertragsregierung anstelle eines Reisepasses anerkannt werden.

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 Schiffsagenten 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 Einwanderungsförmlichkeiten nicht unterwerfen, sofern sie nichts anderes beschließen.

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 und um Fälle von blinden Passagieren rasch und sicher zu lösen, so 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 einen erheblichen Zeitraum an Bord bleiben müssen.

4.2.1 **Empfehlung.** Behörden, Häfen, Reeder oder Kapitäne sollen blinden Passagieren über die Mindestanforderungen zur Gewährleistung der persönlichen Sicherheit sowie ganz allgemein der Gesundheit, des Wohlergehens und der körperlichen Unversehrtheit der blinden Passagiere hinaus keine Geld- oder anderen Leistungen gewähren, da dies einen Anreize dafür schaffen könnte, den Rechtsverstoß zu wiederholen oder andere Personen, die versuchen als blinde Passagiere an Bord von Schiffen zu gelangen, ermutigen könnte.

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 betreffenden 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.

4.3.1.3 Empfehlung. Alle Fälle von blinden Passagieren, die beim Versuch an Bord eines Schiffes oder von Schiffen zu gelangen entdeckt werden, sollen den zuständigen Hafenbehörden gemeldet werden, die dann alle in der Nähe befindlichen Schiffe unterrichten. Die Schiffe sollen den Handlungsempfehlungen der zuständigen Hafen- und Strafverfolgungsbehörden folgen.

Etwaige Verfahren sollen so durchgeführt werden, dass sie nur möglichst geringe Störungen mit sich bringen und unnötige Verzögerungen für Schiffe vermeiden.

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. Solche Durchsuchungen sollen entsprechend dem ISPS-Code so früh wie möglich und nach Abschluss aller Umschlagsarbeiten erfolgen.

4.3.2.5 Empfehlung. Die Vertragsregierungen werden dazu angehalten, sicherzustellen, dass für die Entdeckung blinder Passagiere angemessene, nicht-invasive Mittel und Technologien oder Maßnahmen angewendet werden.

4.3.2.6 Empfehlung. Die Vertragsregierungen sollen in Erwägung ziehen, Vereinbarungen für den Austausch von Informationen und bewährten Verfahrensweisen in Bezug auf die Entdeckung blinder Passagiere zu treffen. Die Vertraulichkeit und die Integrität der

zusammengestellten und ausgetauschten Informationen sollen gewährleistet werden. Die Informationen sollen nur für amtliche Zwecke verwendet werden. Dennoch sollen die Vertragsregierungen auch in Erwägung ziehen, sachdienliche Informationen gegebenenfalls im erforderlichen Umfang mit Reedern und sonstigen Beteiligten auszutauschen, um künftige Vorfälle mit blinden Passagieren zu verhindern.

4.3.3 Innerstaatliche Sanktionen

4.3.3.1 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen sollen gegebenenfalls dazu angehalten werden, in ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften Rechtsgrundlagen aufzunehmen, 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 in der Absicht helfen, ihm den Zugang zum Hafenbereich, zu einem Schiff, zur Fracht oder zu Frachtcontainern zu erleichtern.

C. Behandlung von blinden Passagieren an Bord

4.4 Allgemeine Grundsätze – Menschenwürdige Behandlung

4.4.1 **Norm.** Das Verhalten bei Vorfällen mit blinden Passagieren muss dergestalt sein, dass es mit humanitären Grundsätzen im Einklang steht, unter anderem mit den in Norm 4.1 erwähnten. Die Betriebssicherheit und Gefahrenabwehr des Schiffes sowie die Sicherheit und das Wohlergehen der Besatzung, des blinden Passagiers und sonstiger an Bord befindlicher Personen sind stets in angemessener Weise zu berücksichtigen.

4.4.2 **Norm.** Die Vertragsregierungen schreiben vor, dass Reeder und 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 3 abgedruckte Dokument verwenden.

4.6.3 **Norm.** Die Vertragsregierungen weisen die Reeder und Kapitäne von Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, an, die Erklärung eines blinden Passagiers, dass er Flüchtling oder Asylsuchender sei, in dem Umfang als vertraulich zu behandeln, wie dies für die persönliche Sicherheit des blinden Passagiers erforderlich ist. Erklären blinde Passagiere, dass sie Flüchtling oder Asylsuchender seien, dürfen Informationen über die Erklärung oder Absichten des blinden Passagiers nicht an die Behörden des Herkunftslandes des blinden Passagiers oder das Land, in dem er seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, weitergeben

werden.

4.7 **Unterrichtung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation**

4.7.1 **Norm.** Die Vertragsregierungen melden alle Vorfälle mit blinden Passagieren, von denen sie Kenntnis erlangen, an den Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, wobei sie deren einschlägige Richtlinien berücksichtigen.

D. **Abweichung von der geplanten Fahrtstrecke**

4.8 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre Behörden sollen Reedern, die Schiffe betreiben, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, empfehlen, ihren Kapitänen zu raten, nicht von der geplanten Fahrtstrecke abzuweichen, um zu versuchen, blinde Passagiere auszuschießen, 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, die blinden Passagiere auszuschießen, oder
- von anderer Stelle Vorkehrungen für die Heimschaffung der blinden Passagiere getroffen worden sind, nachdem die vorgeschriebenen Unterlagen ausgestellt und die Erlaubnis erteilt worden ist, sie auszuschießen, oder
- außergewöhnliche Gefahrenabwehr-, Sicherheits-, gesundheitliche oder humanitäre Gründe dies rechtfertigen oder
- Versuche, blinde Passagiere in anderen Häfen auf der geplanten Reise auszuschießen, fehlgeschlagen sind und ein Umweg erforderlich ist, um zu vermeiden, dass die blinden Passagiere für einen erheblichen Zeitraum an Bord verbleiben.

Unabhängig davon, ob ein Schiff von der geplanten Fahrtstrecke abweicht oder nicht, soll die Ausschiffung blinder Passagiere, die erklären, dass sie Flüchtling oder Asylsuchender seien, nicht in ihrem (angeblichen) Herkunftsland oder einem anderen Land erfolgen, aus dem sie geflohen sind und von dem sie behaupten, dass ihnen dort Gefahr drohe.

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 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 oder die Gesundheit der Besatzung, sonstiger an Bord befindlicher Personen oder 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 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 angeblich besitzt, aufgefordert, bei der Überprüfung der Staatsangehörigkeit des blinden Passagiers und der Ausstellung provisorischer Reisedokumente behilflich zu sein.

4.11.3 Empfehlung. Bei der Bestimmung der Staatsangehörigkeiten blinder Passagiere soll im Wege von Kooperationsmechanismen eine Zusammenarbeit mit ausländischen Botschaften angestrebt werden, um zu einem gemeinsamen Verständnis des jeweiligen Falles zu gelangen und seine wahren Hintergründe gemeinsam aufzuklären.

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.

4.12.1.1 Empfehlung. Die benannte Behörde des Hafens, in dem die blinden Passagiere an Bord gegangen sind, soll untersuchen, wie es den blinden Passagieren gelungen ist, sich Zugang zum Schiff zu verschaffen und gegebenenfalls eine Änderung der Sicherheitsvorschriften erwägen sowie im Anschluss der zuständigen Behörde des Ausschiffungshafens Rückmeldung geben.

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 und 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 Vonbordschaffen 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 Kontakt 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.

Nach Norm 4.6.3 soll der Flaggenstaat nicht unterrichtet werden, wenn blinde Passagiere erklären, dass sie Flüchtling oder Asylsuchender seien und der Flaggenstaat ihr (angebliches) Herkunftsland ist, aus dem sie geflohen sind und von dem sie behaupten, dass ihnen dort Gefahr drohe.

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 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 zuständigen Behörden mit diesen Behörden in zufriedenstellender Art und Weise bei der Durchführung von Maßnahmen zusammengearbeitet haben, um die Beförderung von blinden Passagieren zu verhindern.

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 und sollen 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 Hafenterminals 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 Hafenterminals, 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 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen entsprechen.

5.3^{bis} **Empfehlung.** Die Behörden sollen die erforderlichen Daten für die Identifizierung der Ladung, die vor der Überlassung zur Wiederausfuhr oder Einfuhr gelagert werden soll, auf ein Mindestmaß beschränken und hierfür, soweit verfügbar, die in der vor der Ankunft übermittelten Erklärung enthaltenen Angaben verwenden, sofern diese rechtzeitig und vollständig bereitgestellt wurde.

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 Geschenkpäckchen und Warenmuster vorsehen, deren Wert oder Qualität eine möglichst hoch anzusetzende Größe nicht überschreitet.

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 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) Bereitstellung 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 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 erleichtern und so schnell wie möglich abwickeln.

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 ausgewiesenen 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 oder dort löschen soll.

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 zur Verwendung für ihre Zwecke besondere Angaben in ein Beförderungspapier oder eine Abschrift desselben einträgt, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

5.22 **Norm.** 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 Bereitstellung dieser Daten bekannt und die im Beförderungspapier, bei dem es sich um den Frachtbrief handelt oder das als Nachweis desselben dient, angegeben sind. Somit kann sich der Reeder bei der Bereitstellung der Angaben 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.

Abschnitt 6 – Gesundheits- und Quarantänenvorschriften, einschließlich der Gesundheitsmaßnahmen bei Tieren und Pflanzen

A. Allgemeines

6.1 **Norm.** Die Behörden eines Staates, der nicht Vertragspartei der Internationalen Gesundheitsvorschriften ist, bemühen sich, die für die internationale Schifffahrt einschlägigen Bestimmungen dieser Vorschriften anzuwenden.

6.1.1 **Norm.** Die Behörden eines Staates, der nicht Vertragspartei der Normen und Vorschriften der Weltorganisation für Tiergesundheit und des Internationalen Pflanzenschutzübereinkommens ist, bemühen sich, die für die internationale Schifffahrt einschlägigen Bestimmungen dieser Normen und Vorschriften anzuwenden.

6.2 **Empfehlung.** Vertragsregierungen, die infolge ihrer gesundheitlichen, geographischen, sozialen oder wirtschaftlichen Bedingungen gemeinsame Interessen haben, sollen nach den Internationalen Gesundheitsvorschriften besondere Vereinbarungen treffen, wenn diese die Anwendung dieser Vorschriften erleichtern; dies gilt insbesondere – jedoch nicht ausschließlich – für

- a) den direkten und schnellen Austausch von Informationen in Bezug auf die öffentliche Gesundheit zwischen benachbarten Gebieten verschiedener Staaten,
- b) die in der internationalen Küstenschifffahrt und im internationalen Verkehr in den Gewässern unter ihrer Souveränität und Hoheitsgewalt anzuwendenden Gesundheitsschutzmaßnahmen,

- c) die in zusammenhängenden Gebieten verschiedener Staaten an ihrer gemeinsamen Grenze anzuwendenden Gesundheitsschutzmaßnahmen;
- d) Vereinbarungen zur Beförderung betroffener Personen oder betroffener sterblicher Überreste mit speziell zu diesem Zweck angepassten Beförderungsmitteln und
- e) Entrattung, Desinsektion, Desinfektion, Dekontaminierung oder andere Behandlungen, die dazu dienen, Güter und Schiff von Krankheitserregern zu befreien.

6.3 **Empfehlung.** Sind Gesundheits- oder Pflanzenschutzbescheinigungen oder ähnliche Dokumente für die Beförderung bestimmter Tiere, Pflanzen oder aus diesen hergestellter Lebensmittel oder anderer geregelter Gegenstände erforderlich, so sollen Anforderungen dieser Bescheinigungen und Dokumente durch die Behörden fachlich gerechtfertigt, präzise und kompakt sein sowie allgemein bekanntgemacht werden. Vertragsregierungen sollen zwecks Vereinheitlichung dieser Anforderungen sowie zur Ermöglichung der Bereitstellung der erforderlichen Angaben auf elektronischem Wege zusammenarbeiten.

6.4 **Norm.** Die Behörden ersuchen die Reeder um Unterstützung, um die Einhaltung aller Vorschriften, einschließlich der Internationalen Gesundheitsvorschriften sicherzustellen, die besagen, dass ein Krankheitsfall auf einem Schiff sofort auf elektronischem Wege den Gesundheitsbehörden des Bestimmungshafens gemeldet werden muss, um die Bereitstellung des ärztlichen Fachpersonals und Gerätes zu erleichtern, die für sanitäre Maßnahmen bei der Ankunft erforderlich sind.

6.4.1 **Norm.** Die Vertragsregierungen (Gesundheitsbehörden) dürfen Schiffen die Anlaufferlaubnis (free pratique) nicht aus Gründen der öffentlichen Gesundheit verweigern; insbesondere dürfen Schiffe nicht am Ein- oder Ausschiffen, am Löschen oder Laden von Fracht oder Vorräten oder an der Aufnahme von Brennstoff, Wasser, Lebensmitteln und Versorgungsgütern gehindert werden. Die Vertragsregierungen können die Gewährung der Anlaufferlaubnis (free pratique) von einer Überprüfung und, soweit eine Ansteckungsquelle oder Kontaminierung an Bord festgestellt wird, der Durchführung einer Desinfektion, Dekontaminierung, Desinsektion oder Entrattung oder anderen zur Verhinderung der Ausbreitung der Infektion oder Kontaminierung erforderlichen Maßnahmen abhängig machen.

6.4.2 **Empfehlung.** Vorbehaltlich einer Bewertung des Risikos für die öffentliche Gesundheit können die Behörden beim Ein- oder Auslaufen nach Maßgabe der geltenden völkerrechtlichen Übereinkünfte und einschlägigen Artikel der Internationalen Gesundheitsvorschriften eine Überprüfung von Gepäck, Ladung, Containern, Schiffen, Gütern, Postpaketen und sterblichen Überresten verlangen, wobei Empfehlung 5.5 gebührend berücksichtigt werden soll.

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 oder Prophylaxen sowie die den Internationalen Gesundheitsvorschriften entsprechende Impf- und Prophylaxe-Bescheinigung zur Verfügung stellen können. Die Behörden sorgen nach Möglichkeit dafür, dass die Impfähnliche die Internationale Impf- oder Prophylaxe-Bescheinigung benutzen, um deren einheitliche Anerkennung sicherzustellen.

6.6 **Empfehlung.** Die Behörden sollen an möglichst vielen günstig gelegenen Orten die Ausstellung der Internationalen Impf- oder Prophylaxe-Bescheinigung ermöglichen und Einrichtungen für die Impfung zur Verfügung stellen.

6.7 **Norm.** Die Gesundheitsbehörden sorgen dafür, dass die Gesundheits- und Pflanzenschutzmaßnahmen und -förmlichkeiten sofort eingeleitet, unverzüglich vervollständigt

und unterschiedslos angewendet werden.

6.8 **Empfehlung.** Um die Leichtigkeit des Seeverkehrs zu gewährleisten, sollen die Behörden in möglichst vielen Häfen geeignete Einrichtungen für die Durchführung von Menschen-, Tier- und Pflanzenquarantänemaßnahmen unterhalten.

6.8^{bis} **Norm.** Die Vertragsregierungen und zuständigen Behörden stellen sicher, dass Mitglieder der Schiffsbesatzung, die der unverzüglichen medizinischen Versorgung bedürfen, während die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden, Zugang zu medizinischen Einrichtungen an Land erhalten und dass sie während des Aufenthalts eines Schiffes die Möglichkeit haben, ihre Medikamentenvorräte wieder aufzufüllen.

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.

6.9^{bis} **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und zuständigen Behörden sollen das schnelle und effiziente Ausschiffen der Besatzung zum Erhalt medizinischer Betreuung an Land, einschließlich des Zugangs zu ärztlichen Verordnungen, erleichtern und sollen sicherstellen, dass dies auf der Grundlage einer guten Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen dem Schiff und den zuständigen Behörden an Land in effizienter Weise geschieht.

6.9^{ter} **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und zuständigen Behörden sollen sicherstellen, dass die Mitglieder der Schiffsbesatzung unverzüglich und reibungslos sowie unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, ihrem Glauben oder der Flagge ihres Schiffes in Kliniken und Krankenhäuser an Land eingeliefert werden und, wenn immer dies möglich ist, sollen Vorkehrungen getroffen werden, um erforderlichenfalls die Fortsetzung der Behandlung zur Ergänzung der der Besatzung zur Verfügung stehenden medizinischen Einrichtungen sicherzustellen.

6.10 **Norm.** Außer aufgrund eines Notfalls, der eine ernste Gefahr für die öffentliche, die Pflanzen- oder die Tiergesundheit darstellt, darf ein Schiff aus keinem anderen Grund im Zusammenhang mit der öffentlichen, Pflanzen- oder Tiergesundheit von den Behörden eines Hafens daran gehindert werden, Fracht oder Schiffsvorräte zu löschen oder zu laden.

B. Reaktion auf eine gesundheitliche Notlage von internationaler Tragweite

6.11 **Norm.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden gestatten es Schiffen und Häfen im größtmöglichen Umfang, ihren Betrieb, im Einklang mit den Internationalen Gesundheitsvorschriften und etwaigen einschlägigen Empfehlungen der WHO, mit dem Ziel einer vollständigen Aufrechterhaltung der Lieferketten während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite, uneingeschränkt fortzuführen.

6.12 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen die Fortführung der Schifffahrt und des Betriebs der Häfen, die in ihre Zuständigkeit fallen, erleichtern, um die Beförderung von Seefracht zu ermöglichen, damit die Lieferketten nicht unterbrochen werden und um der Weltwirtschaft zu ermöglichen, während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite weiter zu funktionieren.

6.13 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen es darüber hinaus bei der Umsetzung von Politiken und Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite vermeiden, unnötige Eingriffe in den Schiffs- und Hafenbetrieb, wozu auch die Reisebewegungen von Schiffsbesatzungen zum Zwecke von Besatzungswechseln, die Heimschaffung und Reise von Besatzungen sowie die weitere Funktionsfähigkeit der Hafenökosysteme (Umschlagplätze, Warenlager, Schienen- und Lkw-Verkehrsdienste usw.) zählen, vorzusehen.

6.14 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen bei der Umsetzung von Politiken und Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit mit den einschlägigen Akteuren in ihrer nationalen Schifffahrts- und Hafenwirtschaft in Kontakt treten, um sich mit ihnen, mit dem Ziel der Aufrechterhaltung der Erleichterung des Seehandels, einschließlich der Hinterlandanbindungen, während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite, abzustimmen sowie Regelungen zu vereinbaren und Risiken zu erörtern.

6.15 **Norm.** Die Behörden stellen Schiffen, soweit verfügbar, vor dem Einlaufen in einen Hafen oder Eintreffen an einem Ankerplatz in ihrem Hoheitsgebiet einschlägige Informationen über die geltenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der öffentlichen Gesundheit zur Verfügung, um sie in die Lage zu versetzen, ihre einschlägigen Pläne und Verfahren durchzuführen und ihren Besatzungen die erforderlichen Handlungsanweisungen zu geben.

6.16 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden werden dazu angehalten, Schiffen, die Häfen oder Ankerplätze in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen, Informationen bezüglich der gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite zur Verfügung zu stellen, einschließlich über die empfohlenen, auf wissenschaftlichem oder medizinischem Rat (z. B. auf standardisierten Infektionspräventionsmaßnahmen, persönlicher Schutzausrüstung (PSA) sowie Reinigungs- und Desinfektionsverfahren) beruhenden, Gesundheitsschutzmaßnahmen.

6.17 **Empfehlung.** Unbeschadet der einschlägigen Artikel der Internationalen Gesundheitsvorschriften (2005) sollen die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden die Kapitäne von Schiffen, die Häfen oder Ankerplätze in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen, auffordern

- a) jeden Fall von Krankheit oder Symptomen an Bord, der mit der gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite im Zusammenhang steht, so früh wie möglich vor dem Einlaufen unter Verwendung der Seegesundheitserklärung in Übereinstimmung mit den Internationalen Gesundheitsvorschriften der zuständigen Behörde des Hafens zu melden,
- b) die Schiffsbesatzung während des Aufenthalts des Schiffes in Häfen oder an Ankerplätzen in ihrem Hoheitsgebiet regelmäßig auf Anzeichen von Symptomen zu überwachen,
- c) jede Veränderung der gesundheitlichen Umstände der Schiffsbesatzung der zuständigen Behörde des Hafens zu melden.

6.18 **Norm.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden gewährleisten während der gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite im größtmöglichen Umfang die Sicherheit der Schnittstelle Schiff-Land.

6.19 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite etwaige Risiken für Schiffe und Häfen bewerten und sicherstellen, dass diesen im Wege einer guten Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden an Land und dem Schiff wirksam begegnet wird.

6.20 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen darüber hinaus sicherstellen, dass Politiken und Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit die Erbringung elementarer Dienstleistungen für Schiffe, einschließlich der Lieferung von Vorräten, Versorgungsgütern oder Ersatzteilen, während der gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite nicht behindern.

6.21 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen die für

die Sicherstellung der größtmöglichen Sicherheit der Schnittstelle Schiff-Land zwischen dem Schiff und dem Personal an Land einschlägigen Empfehlungen der Organisation berücksichtigen.

6.22 **Norm.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden stellen sicher, dass Hafenarbeiter und Schiffsbesatzungen während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite, wenn sie sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder der Flagge ihres Schiffes als Schlüsselkräfte (oder gleichwertig) gelten, die elementare Dienstleistungen erbringen.

6.23 **Norm.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden erleichtern in Übereinstimmung mit den einschlägigen internationalen Seeverkehrsvorschriften auch während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite im größtmöglichen Umfang Besatzungswechsel, einschließlich Reise und Heimschaffung, unter Anwendung geeigneter Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit sowie den Zugang zu Visa gemäß den einschlägigen innerstaatlichen Vorschriften und Verfahren.

6.24 **Empfehlung.** Die Vertragsregierungen und ihre zuständigen Behörden sollen während einer gesundheitlichen Notlage von internationaler Tragweite die für die Erleichterung von Besatzungswechseln und das Reisen von Schiffsbesatzungen einschlägigen Empfehlungen der Organisation berücksichtigen.

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 aufgrund 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 Förmlichkeiten auf ein Mindestmaß beschränkt wird, sofern den genannten Behörden die voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) oder Abfahrtszeit (ETD) 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 Quarantänезwecken mit Ausnahme der Überprüfung zwecks Ausstellung einer Schiffshygienebescheinigung oder einer Bescheinigung über die Befreiung von der Schiffshygienekontrolle oder Verlängerungen derselben; 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 erhoben, so richten sich diese nach einem einzigen, in dem betreffenden Hoheitsgebiet einheitlich geltenden Tarif und jede Gebühr

- a) muss diesem Tarif entsprechen,
- b) darf die Selbstkosten der erbrachten Dienstleistung nicht übersteigen und
- c) wird ungeachtet der Staatsangehörigkeit, des Wohn- oder Aufenthaltsorts des Betreffenden oder der Flagge, der Registrierung oder des Eigentümers des Schiffes erhoben.

Der Tarif und jede Änderung desselben werden mindestens zehn Tage vor einer Abrechnung auf seiner Grundlage veröffentlicht.

7.5 Empfehlung. Werden von den Behörden Dienstleistungen außerhalb der in Empfehlung 7.2 bezeichneten regulären Arbeitszeit erbracht, so sollen sie gegen angemessene 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 in ausreichendem Umfang verfügbar sind, um die Förmlichkeiten sowohl für Ladung als auch Gepäck ungeachtet des Wertes oder der Art derselben durchzuführen.

7.7 Empfehlung. Die Vertragsregierungen sollen sich bemühen, Vereinbarungen zu treffen, aufgrund 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 Abwehrmaßnahmen im Zusammenhang mit der öffentlichen Gesundheit;
- 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 im größtmöglichen Umfang die Einreise und Abfertigung von Personen, Ladung, Material und Ausrüstung, die zur Bewältigung der in Norm 7.8 beschriebenen Situationen benötigt werden.

7.9.1 Empfehlung. In den in Norm 7.8 beschriebenen Situationen sollen die Behörden die in Norm 2.1 genannten Erklärungen nicht verlangen, mit Ausnahme der Allgemeinen Erklärung, falls diese unverzichtbar ist. Die Behörden sollen in solchen Fällen die Fristen für die Bereitstellung der Erklärung sowie gegebenenfalls anwendbare Sanktionen aussetzen.

7.10 Norm. Die Behörden gewähren der für die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen

benötigten Spezialausrüstung eine zügige Zollabfertigung.

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, Hafenanlagen und Hafenterminals und Reeder zu fördern.

Anhang 1*

Angaben, die die öffentlichen Behörden für die Erklärungen höchstens verlangen dürfen (Norm 2.1^{bis})

Angaben	Allgemeine Erklärung	Frachterklärung	Erklärung über die Schiffsvorräte	Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung	Besatzungsliste	Fahrgastliste	Gefahrgut-Manifest
Angaben zur Bestätigung der Identität bzw. Echtheit							
Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers	23	10	12	9	18	19	16
Angaben zur Reise							
Einlaufen oder Auslaufen	Auswahlkästchen	Auswahlkästchen	Auswahlkästchen		Auswahlkästchen	Auswahlkästchen	
Nummer der Reise	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Ankunftstag und -zeit, tatsächlich	3		3		3	3	
Ankunftstag und -zeit, voraussichtlich	3		3		3	3	
Abfahrtstag und -zeit, tatsächlich	3		3		3	3	
Abfahrtstag und -zeit, voraussichtlich	3		3		3	3	
Kurze Angaben über die Reise	1.1						
Letzter Anlaufhafen	6		5		5		
Nächster Anlaufhafen	6		5				
Einlaufhafen	2		2		2	2	
Auslaufhafen	2		2		2	2	
Löschhafen		5					4
Ladehafen		5					3
Aufenthaltsdauer im Hafen			7				
Vorheriger Anlaufhafen	1.1						
Nachfolgender Anlaufhafen	1.1						

* Die Nummern in den Spalten sind die Nummern, die den entsprechenden Angaben in den FAL-Erklärungen in Papierform zugeordnet sind (siehe Anhang 2).

Angaben	Allgemeine Erklärung	Frachterklärung	Erklärung über die Schiffsvorräte	Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung	Besatzungsliste	Fahrgastliste	Gefahrgut-Manifest
Angaben zum Schiff							
Heimathafen	7						
Rufzeichen des Schiffes	1.3		1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Flaggenstaat des Schiffes	4	3	4	2	4	4	2
Bruttotonnage des Schiffes	9						
IMO-Nummer des Schiffes	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Name des Schiffes	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Nettotonnage des Schiffes	10						
Schiffsvorräte – Bezeichnung des Artikels			8				
Schiffsvorräte – Vorratsraum			10				
Schiffsvorräte – Menge an Bord			9				
Art des Schiffes	1.1						
Registrierungsnachweis – Ausstellungstag	7						
Registrierungsnachweis – Nummer	7						
Name und Kontaktdaten des Schiffsagenten	8						16
Angaben zu Besatzung und Fahrgästen							
Name des Kapitäns	5	4					
Anzahl der Besatzungsmitglieder	13						
Anzahl der Fahrgäste	14						
Anzahl der Personen an Bord			6				
Persönliche Habe der Besatzung – Menge				7			
Persönliche Habe der Besatzung – Beschreibung				7			
Persönliche Habe der Besatzung – laufende Nummer				3			
Besatzungsmitglied – Dienstrang oder Tätigkeit				6	9		
Angabe, ob es sich um einen Durchreisenden handelt						18	
Ausschiffungshafen des Fahrgastes						17	

Angaben	Allgemeine Erklärung	Frachterklärung	Erklärung über die Schiffsvorräte	Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung	Besatzungsliste	Fahrgastliste	Gefahrgut-Manifest
Einschiffungshafen des Fahrgastes						15	
Nummer des Visums des Fahrgastes						16	
Geburtsort der Person					12	9	
Geburtsdatum der Person					11	8	
Zuname der Person				4	7	5	
Geschlecht der Person					13	10	
Vornamen der Person				5	8	6	
Ablaufdatum des Identitäts- oder Reisedokuments der Person					17	14	
Ausstellungsstaat des Identitäts- oder Reisedokuments der Person					16	13	
Nummer des Identitäts- oder Reisedokuments der Person					15	12	
Art des Identitäts- oder Reisedokuments der Person					14	11	
Staatsangehörigkeit der Person					10	7	
Laufende Nummer der Person an Bord					6		
Geburtsort der Person					12	9	
Angaben zur Ladung							
Kurzbeschreibung der Ladung	12						
Ladungsstück – Beschreibung der Güter		7					
Ladungsstück – Bruttovolumen		9					
Ladungsstück – Bruttogewicht		8					
Ladungsstück – Code nach dem Harmonisierten System (HS)		7					
Ladungsstück – Kennzeichen und Nummern		6					7
Ladungsstück – Anzahl der Packstücke		7					
Ladungsstück – Art der Packstücke		7					
Gefahrgut – zusätzliche Angaben							12
Gefahrgut – Gruppenunfallmerkblatt							15

Angaben	Allgemeine Erklärung	Frachterklärung	Erklärung über die Schiffsvorräte	Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung	Besatzungsliste	Fahrgastliste	Gefahrgut-Manifest
Gefahrgut – Flammpunkt							12
Gefahrgut – IMO-Gefahrenklasse							10
Gefahrgut – Art des Meeresschadstoffs							12
Gefahrgut – Masse							14
Gefahrgut – Anzahl der Verpackungen							13
Gefahrgut – Art der Verpackungen							13
Gefahrgut – Verpackungsgruppe							11
Gefahrgut – richtiger technischer Name							9
Gefahrgut – Bezugszeichen des Befrachters							6
Gefahrgut – Nebengefahren							10
Gefahrgut – technische Bezeichnungen							9
Gefahrgut – UN-Nummer							8
Gefahrgut – Volumen							14
Gefahrgut – Stauplatz an Bord							5
Nummer des Beförderungsvertrags		Frachtbrief Nr.					
Kennzahl des Transportgefäßes		6					7
Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)							7
Allgemeines							
Maßeinheit		8 9					12 14
Anmerkungen	15						

Anhang 2

**Erklärungen, die von den Behörden unter außergewöhnlichen Umständen in
Papierform verlangt werden können (Norm 2.11)**

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 (Tag; Nummer) und Heimathafen		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 Rückstandsaufnahmeeinrichtungen	
21. Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung (nur beim Einlaufen)	22. Seegesundheits-erklärung (nur beim Einlaufen)		
23. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers			

Frachterklärung
(IMO FAL Formblatt 2)

			Seite Nr.	
	Einlaufen	Auslaufen		
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 Betracht kommt oder die Verboten oder Beschränkungen unterliegt	8. Unterschrift
9. Datum und Unterschrift des Kapitäns oder eines befugten Agenten oder Offiziers					

		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. Geburtstag	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)

1.1 Name des Schiffes		Einlaufen		Auslaufen		1.3 Rufzeichen		Seite Nr.	
1.2 IMO-Nummer									
1.4 Nummer der Reise		2. Einlauf-/Auslaufhafen		3. Ankunfts-/Abfahrtstag		4. Flaggenstaat des Schiffes			
5. Zuname	6. Vor-namen	7. Staats-angehörig-keit	8. Geburts-datum	9. Geburts-ort	10. Ge-schlecht	11. Art des Identitäts- oder Reise-doku-ments	12. Serien-nummer des Identi-täts- oder Reise-doku-ments	13. Ausstell-ungsstaat des Identi-täts- oder Reisedoku-ments	14. Ablauf-datum des Identitäts- oder Reise-doku-ments
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, Unterabschnitt 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. Ladehafen		4. Löschhafen				
5. Stauplatz	6. Bezugs- zeichen	7. Kennzeichen und Nummern - Kennzahl(en) des Frachtcontainers - amtliche(s) Kennzeichen des Fahrzeugs	8. UN- Nummer	9. richtiger techni- scher Name/ (technische Be- zeichnungen)	10. Klasse/ (Neben- gefahr(en))	11. Ver- packungs- gruppe	12. zusätzliche An- gaben/ Meeresschad- stoff/Flamm- punkt/usw.	13. Anzahl und Art der Verpa- ckungen	14. Masse (kg) oder Volumen (l)	15. Gruppen- unfall- merkblatt
16. Schiffsagent										
16.1 Ort und Datum										
Unterschrift des Agenten										

Anhang 3

Angaben zu blinden Passagieren nach Empfehlung 4.6.2

Angaben zum Schiff Name des Schiffes: IMO-Nummer: Flagge: Reederei: Anschrift der Reederei: Agent im nächsten Hafen: Anschrift des Agenten: IRCS: Rufnummer des anerkannten mobilen Satellitenfunkdienstes: Heimathafen: Name des Kapitäns: Angaben zum blinden Passagier Tag und Uhrzeit der Entdeckung an Bord: Ort des Anbordgehens: Land des Anbordgehens: Tag und Uhrzeit des Anbordgehens: Endziel: angegebene Gründe für das Anbordgehen: Nachname: Vorname: sonstiger Name, unter dem der blinde Passagier bekannt ist: Geschlecht:	Geburtstag: Geburtsort: behauptete Staatsangehörigkeit: Heimatanschrift: Wohnsitzland: Art des Personaldokuments, z. B. Nummer des Reisepasses: Nummer des Personalausweises oder Seemannsbuchs: gegebenenfalls Ausstellungsdatum: Ausstellungsort: gültig bis: ausgestellt von: Lichtbild des blinden Passagiers: Foto, soweit vorhanden Körperliche Merkmale des blinden Passagiers:
erste Sprache: Sprechen: Lesen: Schreiben:	weitere Sprachen: Sprechen: Lesen: Schreiben:

Weitere Angaben:

Art und Weise des Anbordgehens unter Angabe weiterer Beteiligten (z. B. Besatzungsmitglieder, Hafenarbeiter) sowie mit Angaben darüber, ob der blinde Passagier zwischen der Ladung/in einem Container oder in den Schiffsräumen versteckt war:

Aufstellung der persönlichen Habe des blinden Passagiers:

Vom blinden Passagier abgegebene Erklärung:

Vom Kapitän abgegebene Erklärung (insbesondere Bemerkungen zur Glaubhaftigkeit der vom blinden Passagier gemachten Angaben):

Datum der Befragung(en):

Unterschrift des blinden Passagiers

Unterschrift des Kapitäns

Datum:

Datum:“