

Karar Sayısı : 2018/11316

Ekli “1965 Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi Ekindeki Değişiklikler”in onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 24/11/2017 tarihli ve 13038522 sayılı yazısı üzerine, 8/4/2014 tarihli ve 6530 sayılı Kanunun 2 nci maddesi ile 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu’na 17/1/2018 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Recep Tayyip ERDOĞAN
CUMHURBAŞKANI

Binali YILDIRIM

Başbakan

B. BOZDAĞ

Başbakan Yardımcısı

M. ŞİMŞEK

Başbakan Yardımcısı

F. IŞIK

Başbakan Yardımcısı

R. AKDAĞ

Başbakan Yardımcısı

H. ÇAVUŞOĞLU

Başbakan Yardımcısı

A. GÜL

Adalet Bakanı

F. B. SAYAN KAYA

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

Ö. ÇELİK

Avrupa Birliği Bakanı

F. ÖZLÜ

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı

J. SARİEROĞLU

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

M. ÖZHASEKİ

Çevre ve Şehircilik Bakanı

M. ÇAVUŞOĞLU

Dışişleri Bakanı

N. ZEYBEKÇİ

Ekonomi Bakanı

B. ALBAYRAK

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

O. A. BAK

Gençlik ve Spor Bakanı

A. E. FAKİBABA

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

N. CANİKLİ

Gümrük ve Ticaret Bakanı V.

S. SOYLU

İçişleri Bakanı

F. ÖZLÜ

Kalkınma Bakanı V.

N. KURTULMUŞ

Kültür ve Turizm Bakanı

N. AĞBAL

Maliye Bakanı

İ. YILMAZ

Milli Eğitim Bakanı

N. CANİKLİ

Milli Savunma Bakanı

V. EROĞLU

Orman ve Su İşleri Bakanı

A. DEMİRCAN

Sağlık Bakanı

A. ARSLAN

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

1965 ULUSLARARASI DENİZ TRAFİĞİNİN KOLAYLAŞTIRILMASI SÖZLEŞMESİ EKİNDEKİ DEĞİŞİKLİKLER

Bölüm 1 – Tanımlar ve genel hükümler

A. Tanımlar

Bu ekin hükümlerinin amacı doğrultusunda, aşağıdaki kavramlara izleyen mana atfedilmiştir:

Kaçak yolculuğa teşebbüs eden kişi. Donatanın, kaptanın veya sorumlu diğer herhangi bir kişinin muvafakati olmaksızın bir gemide veya gemiye bilahare yüklenen yükte gizlenen ve limandan ayrılmadan önce gemide tespit edilen bir kişi.

Yük. Posta, gemi kumanyası, geminin yedek parçaları, gemi teçhizatı, bir taşıtanla yapılmış bir taşıma sözleşmesine istinaden taşınmayan yük nakil üniteleri, mürettebatın kişisel eşyası ve yolcuların beraberindeki bagaj dışında, herhangi eşya, emtia, mal ve bir gemide taşınan herhangi bir madde.

Yük nakil ünitesi (CTU). Bir yük konteyneri, değiştirilebilir konteyner (*swap-body*), araç, demiryolu vagonu ya da herhangi bir benzeri ünite.

Resmi müsaade/işlemlerin Tamamlanması.

- (a) (Gümrük müsaadesi olarak anlaşılacağı üzere) eşyanın ithaline, ihracına ya da başka bir gümrük işlemine tabi tutulmasına izin vermek,
- (b) Kişilerin bir Devletin ülkesine girmelerine izin vermek,
- (c) Bir geminin bir Devletin ülkesindeki bir limana girişine veya limandan çıkışına izin vermek

maksadıyla gümrük veya gerekli diğer formalitelerin tamamlanması.

Mürettebatın kişisel eşyası. Mürettebata ait olan ve gemide taşınan giysi, günlük kullanılan eşya ve döviz dâhil diğer maddeler

Mürettebat . Bir yolculuk esnasında bir geminin idaresine ve gemi hizmetlerine dair görevlerin yerine getirilmesi için fiilen istihdam edilen ve mürettebat listesine dahil olan herhangi bir kişi.

Yolcu gemisi. Bir veya daha fazla limana planlanmış geçici turist ziyaretleri yapmak amacıyla bir grup programına dâhil olan ve gemide konaklayan yolcuları taşıyan ve yolculuk esnasında;

- (a) Başka herhangi bir yolcu almayan veya indirmeyen,
- (b) Herhangi bir yük yüklemeyen veya boşaltmayan,

uluslararası seferdeki bir gemi.

Belge. Elektronik ya da elektronik olmayan araçlarla sunulan verilerden oluşan bilgi.

Tahmini varış zamanı (ETA). Bir geminin bir limana hizmet veren kılavuz istasyonuna varacağını tahmin ettiği ya da liman düzenlemeleri çerçevesinde, liman sahasındaki özel bir konuma/noktaya girmeyi umduğu zaman.

Yük konteyneri. Sürekli kullanıma özgülenmiş ve dolayısıyla yeniden kullanıma elverişli olacak kadar dayanıklı olan; bilhassa, bir veya daha fazla ulaşım türüyle, eşyanın taşınmasını, tekrar ara yükleme söz konusu olmaksızın, kolaylaştırmak için tasarlanmış; güvenceye alınacak veya kolayca elden geçirilecek şekilde tasarlanmış, bu amaçlar için donatılmış, değiştirilmiş şekliyle 1972 tarihli Güvenli Konteynerlere Dair Uluslararası Sözleşme’ce tasvip edilmiş bir nakil teçhizatı parçası. “Yük konteyneri” terimi, ne taşıtı, ne de ambalajı kapsar; fakat şasi üzerinde taşınan bir yük konteyneri bu terime dahildir.

ISPS Kodu. Organizasyon tarafından değiştirildiği şekliyle, 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) Akit Devletler Konferansınının 2 numaralı kararıyla 12 Aralık 2002 günün kabul edilen “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS).

Manifesto. Konşimentolar ve gemilerde eşya taşınması için düzenlenen diğer taşıma belgelerindeki çeşitli verileri özetleyen belge.

Kaptan. Gemiye sevk ve idare eden kişi.

Transit yolcu. Gemi veya diğer herhangi bir nakil vasıtasıyla yabancı bir ülkeye yolculuğunu devam ettirebilmek için yabancı bir ülkeden gemiyle gelen yolcu.

Yolcuların beraberindeki bagaj. Bir eşya taşıma sözleşmesi veya diğer bir benzeri sözleşme çerçevesinde taşınmadığı sürece, kişisel hakimiyetinde olup olmadığına bakılmaksızın, yolcuyla aynı gemide o yolcu için taşınan döviz dahil eşya.

Liman. Normalde yükleme, boşaltma, gemilerin tamiri ve demirlemesi için kullanılan herhangi bir liman, terminal, açık deniz terminali, tersane ve gemi tamir yeri veya demirleme yeri ya da bir geminin uğrayabileceği başka herhangi bir yer.

Posta kalemleri. Posta idareleri tarafından taşınmak üzere bir gemiye sunulan ve geminin uğrak limanlarındaki posta idarelerine teslimi amaçlanan mektup ve diğer şeyler.

Kamu idareleri. Bu Ekte yer alan Standartlar ve Önerilen Uygulamaların herhangi bir yönüyle ilişkisi bulunan Devletin hukukunun uygulanmasından ve icrasından sorumlu Devlet kurum ve kuruluşları veya görevlileri.

Eşyanın Serbest Bırakılması. Eşyanın resmi müsaadesi alınarak ilgili kişilerin tasarrufuna bırakılabilmesi için gümrük idarelerince yürütülen işlem.

Güvenlik tedbirleri. Hukuka aykırı eylemleri tespit ve önlemek için gemilerde, liman sahalarında, tesislerde ve uluslararası tedarik zincirinde hareket eden eşyanın güvenliğini artırmak için uluslararası sözleşmeler çerçevesinde geliştirilen ve uygulanan tedbirler.

Gemi acentesi. Limanda gemi sahibini veya kiracıları (Asil) temsil eden taraf. Eğer talimat verilmiş ise, acente, liman ile birlikte rıhtım ve tüm ilgili liman ve bakım hizmetlerinin ayarlanması, Asil’e karşı, kaptan ve mürettebatın ihtiyaçlarının karşılanması, (uygun belgelendirmenin hazırlanması ve sunulması da dâhil) Asil adına yükün serbest bırakılması veya kabulü doğrultusunda geminin liman ve diğer idarelerce resmi müsaadesinin alınmasından sorumludur.

Donatan. Gerçek kişi, şirket veya diğer bir tüzel kişi olup olmadığına bakılmaksızın, bir geminin maliki olan veya onu işleten kimse ile gemi acentesi dışında geminin maliki ya da işleteni adına hareket eden diğer kimse .

Gemi evrakı. Geminin uluslararası veya ulusal düzenlemelere uygunluğunu tevsik etmek için geminin kaptanı tarafından hazır edilmesi zorunlu olan sertifikalar ve diğer belgeler.

Gemi teçhizatı. Geminin yedek parçaları dışında, filikalar, can kurtarma araçları, mobilya, gemi aletleri ve benzeri unsurlar gibi eklentilerden ibaret taşınır ancak tüketilebilir niteliği olmayan ve gemide kullanıma sunulan malzemeler.

Geminin yedek parçaları. Taşındıkları geminin tamirinde kullanılan veya yerleştirildikleri geminin bünyesine dâhil olma özelliği bulunan maddeler.

Gemi stokları. Gemi teçhizatı ve geminin yedek parçaları hariç, tüketim maddeleri, yolcular ve mürettebat üyelerine satılmak üzere taşınan eşya, yakıt ve motor yağları da dâhil olmak üzere gemide kullanıma sunulan eşya.

Taşıtan. Taşıtan olarak konşimento veya deniz taşıma senedinde ismi yazılı olan taraf veya bir taşıyan ile taşıma sözleşmesi akdeden (veya adına ya da hesabına bir taşıma sözleşmesi yapılan) taraf. Taşıtan, gönderen olarak da bilinir.

Karaya çıkış. Varsa kamu idarelerinin kararına konu coğrafi ve zamansal sınırlar dahilinde geminin limanda bulunduğu esnada mürettebat üyesine verilen karaya çıkış izni.

Tek Pencere. Bu Sözleşmeye konu standarda bağlanmış bilginin tek bir giriş noktasına sunulmasına imkân veren oluşum.

Kaçak Yolcu. Donatanın, kaptanın veya sorumlu diğer bir kimsenin müsaadesi olmaksızın, bir gemide veya gemiye sonradan yüklenen bir yük içinde saklanan ve geminin bir limandan ayrılmasından sonra gemide ya da yükün varış limanında boşaltılması esnasında yük içinde tespit edilen ve yetkili idarelere kaptan tarafından kaçak yolcu olarak bildirilen kişi.

Geçici kabul. Bazı malların gümrük bölgesine kısmen veya tamamen ithalat harç ve vergilerinden muaf olarak ve ithalat yasakları ve ekonomik nitelikli kısıtlamalar uygulanmaksızın getirilebileceği gümrük prosedürü; bu mallar özel bir amaçla ithal edilmeli ve bunların kullanımına bağlı normal değer kayıpları hariç herhangi bir değişikliğe maruz kalmaksızın belirli bir zaman diliminde yeniden ihracı amaçlanmalıdır.

Varış zamanı. Bir geminin bir demir yeri, rıhtım ya da limana barınmak için geldiği ilk zaman

Taşıma belgesi. Bir deniz taşıma senedi, konşimento veya çoklu taşıma belgesi gibi donatan ve taşıtan arasındaki bir taşıma sözleşmesini tevsik eden bilgi.

B. Genel Hükümler

Sözleşme'nin V. maddesinin 2. paragrafıyla bağlantılı olarak, bu Ek'in hükümleri, şüpheli dolandırıcılık hallerinin gerektirdiği durumlarda veya deniz trafiğinin güvenliğine yönelik hukuka aykırı fiiller ve uyuşturucu maddeler ile psikotropik maddelerin yasadışı trafiği gibi kamu düzenine, kamu güvenliğine ya da halk sağlığına yönelik ciddi bir tehlike arz eden özel problemlerin üstesinden gelmek için ya da hayvanları ve bitkileri etkileyen hastalık veya zararlı organizmaların ülkeye sokulmasını ya da yayılmasını önlemek için kamu idarelerinin, ek bilgi istemesi de dâhil olmak üzere uygun tedbirleri almasını engellemez.

1.1 Standart. Kamu idareleri tüm hallerde sadece elzem bilgilerin verilmesini isteyecek ve bu unsurların sayısını da asgari seviyede tutacaktır.

1.1.1 *Yürürlükte değildir.*

1.2 **Önerilen Uygulama.** Belgelerin, bu Ek'te belirli amaçlar dahilinde ayrı ayrı belirlenmiş ve talep edilmiş olmalarına bakılmaksızın, kamu idarelerinin, belgeleri tamamlamaları istenilen kişilerin menfaatlerini ve onların hangi maksatla kullanılabileceğini akılda tutarak, uygulanabilir ve kayda değer kolaylaştırma sağlanabilecek hallerde iki veya daha fazla belgenin aynı tarafça tek bir belge halinde sunulmasına imkan sağlaması tavsiye olunur.

1.3 **Önerilen Uygulama.** Sözleşmeye taraf Devletlerin güvenlik veya uyuşturucu madde trafiğinin önlenmesi maksadıyla aldığı tedbirler ve yaptığı uygulamalar etkili olmalıdır. Bu tedbirlerin ve uygulamaların (risk yönetimi ve bilgilerin çapraz kontrolü gibi) gereksiz gecikmelerini önlemek için gemilere, gemideki kişilere veya mala asgari seviyede müdahale edecek bir tarzda icra olunması tavsiye olunur.

C. **Elektronik bilgi değişimi sistemleri**

1.3**bis** **Standart.** Kamu idareleri, 8 Nisan 2019 gününe kadar elektronik bilgi değişimi sistemlerini kurmak için gerekli bütün önlemleri alacaklardır.

1.3**ter** **Standart.** Kamu idareleri, resmi müsaade işlemlerine yardım etmek maksadıyla elektronik bilgi değişimi sistemleri getirirken, donatanlara ve ilgili diğer taraflara sisteme dair gereklilikler hakkında gerekli bilgiyi sağlayacaklar ve sistemin kullanımı zorunlu hale getirilmeden önce münasip bir geçiş dönemi tanıyacaklardır. Sistemin zorunlu kullanımı için tanınan ve 12 aydan daha az olamayan bu geçiş dönemi, sistemin getirilişi tarihinden itibaren başlatılacaktır.

1.3**quart** **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, geçiş döneminde, resmi müsaade için gerekli bilgilerin, hem elektronik, hem kağıt formunda sunulmasına imkan tanımaları tavsiye olunur.

1.3**quin** **Önerilen Uygulama.** Sözleşmeye taraf Devletler'in, kamu idarelerinin, gemilerin, kişilerin ve yükün varış, kalış ve ayrılışlarıyla bağlantılı olarak aradıkları bütün bilgilerin, mükerrer işlemde sakınacak şekilde "Tek Pencere"ye sunulmasını sağlayacak düzenlemeleri yapmaları hususunda teşvik etmeleri tavsiye olunur.

Tek Pencere'nin kamu idarelerinin kararlarını ve bu Sözleşme kapsamındaki diğer bilgileri birbirleriyle paylaştıkları mekanizma olarak iş gördüğünün unutulmaması tavsiye olunur.

1.4 *Yürürlükte değildir.*

1.5 *Yürürlükte değildir.*

1.6 **Standart.** Kamu idarelerinin, resmi müsaade için elektronik bilgi değişimi sistemlerini kurarlarken, donatanlardan ve ilgili diğer kişilerden isteyecekleri bilgi, FAL Sözleşmesiyle istenilenden fazla olamaz.

1.6**bis** **Standart.** Sözleşmeye taraf Devletler, limandan resmi müsaade işlemlerini kolaylaştırmak üzere gemilerin, kişilerin ve yükün varış, kalış ve ayrılışı hakkında kamu idarelerince istenilen elektronik bilgi değişimi sistemlerini kurarlarken elektronik veri değişimi ile ilgili Birleşmiş Milletler standartlarının; "Birleşmiş Milletler İdare, Ticaret ve Ulaştırma (UN-EDIFACT) Standartları için Elektronik Veri Paylaşımı" da dâhil olmak üzere ilgili Birleşmiş Milletler Standartlarıyla veya XML Standardı gibi uluslararası alanda kabul görmüş Standartlarla uyumlu veri değişimini gerçekleştirmek amacıyla kamu idarelerini ve ilgili diğer tarafları (donatanlar, elleçleme şirketleri, deniz limanları veya yük acenteleri vs.) teşvik edeceklerdir.

1.6ter **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, yeni elektronik mesaj formatlarını kullanacaklarında, ilgili taraflarla mutabık olacak şekilde, mevcut elektronik mesaj formatlarının kullanımına devam etmeye izin vermeleri tavsiye olunur.

1.7 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, resmi müsaade işlemleri için elektronik bilgi değişimi sistemlerini planlarken, kullanırken veya değiştirirken;

- (a) başlangıçtan itibaren ilgili tüm taraflara istişare fırsatı vermesi,
- (b) mevcut uygulamaları değerlendirmesi ve gereksiz olanları kaldırması,
- (c) bilgisayar ortamına aktarılacak bu usulleri tespit etmesi,
- (d) Birleşmiş Milletler Önerilerinden, WCO Bilgi Paketlerinden ve ilgili ISO Standartlarından uygulanabilir şekilde azami ölçüde yararlanması,
- (e) bu sistemleri çok türlü başvurular için uyarlaması,
- (f) bu sistemleri uygulamanın işleyenler ve diğer özel kişilere maliyetini asgariye indirmek için gerekli adımları atması ve
- (g) ilgili diğer bilgi sistemleri ile uyumluluğu sağlama gereksinimini göz önünde tutması

tavsiye olunur.

1.7.1 **Önerilen Uygulama.** Sözleşmeye taraf Devletler, kamu idareleri ile diğer ilgili taraflar arasında gemilerin, kişilerin ve yükün varış, kalış ve ayrılışıyla ilgili bilgi değişimini artırmak ve idare sistemlerinin karşılıklı çalışabilirliğini temin etmek maksadıyla, idare uluslararası kabul edilen Standartları kullanarak elektronik sistemlerin geliştirilmesinde işbirliği yapmaya ya da bu yöndeki çalışmalara doğrudan katılmaya teşvik etmeleri tavsiye olunur.

1.8 *Yürürlükte değildir.*

1.8.1 *Yürürlükte değildir.*

D. Yasadışı uyuşturucu kaçakçılığı

1.9 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, geliştirilmiş kolaylaştırma prensiplerini sağlamak üzere, uyuşturucu kaçakçılığıyla mücadelede kabiliyetlerini artırmak için donatanlar ve ilgili diğer taraflarla işbirliğini geliştirmeleri tavsiye olunur. Bu işbirliği çabalarının Dünya Gümrük Örgütü Mutabakat Zaptına ve yardımcı talimatnamelere dayandırılması tavsiye olunur.

1.10 **Standart.** İşbirliğine yönelik anlaşmalar gereğince, kamu idareleri, donatanlar ve ilgili diğer taraflar kendilerine sağlanan hassas ticari bilgilere ve diğer bilgilere erişim imkânı verildiğinde, bu bilgiler gizli tutulacak şekilde hareket edilir.

E. Denetim teknikleri

1.11 **Standart.** Kamu idareleri,

- yükün salıverilmesi / resmi müsaadesi,
- güvenlik gerekleri ve

- kaçakçılıkla mücadele kabiliyeti

ile ilgili olarak, kendi sınır denetim uygulamalarını artırmak için risk yönetimini kullanacaklar ve böylece kişilerin ve eşyanın yasal dolaşımını kolaylaştıracaklardır.

Bölüm 2 – Geminin varış, bekleme ve ayrılışı

Bu bölüm, geminin varışı, kalışı ve ayrılışında kamu idarelerince donatanlardan istenilen formalitelere dair hükümlerden ibaret olup, geminin sicili, ölçümü, emniyeti, gemi adamı donanımı ve diğer ilgili meselelere ait gemide mevcut olan sertifikaların ve diğer belgelerin yetkili idarelerce denetim için sunulması gereğine zarar verecek şekilde yorumlanmayacaktır.

A. Genel

2.1 **Standart.** Kamu idareleri, Sözleşme kapsamındaki gemilerin varışları veya ayrılışları esnasında, bu bölümde sayılanlardan başka bir belgenin bulundurulmasını aramaktan kaçınacaklardır.

Söz konusu belgeler şunlardır:

- Genel Beyanname
- Yük Beyannamesi
- Gemi Stok Beyannamesi
- Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesi
- Mürettebat Listesi
- Yolcu Listesi
- Tehlikeli Yükler Manifestosu
- Posta İçin Uluslararası Posta Sözleşmesi kapsamında gerekli evrak
- Deniz Sağlık Bildirimi
- SOLAS Kural XI-2/9.2.2 gereğince ilgili güvenlik bilgisi
- Gümrük risk değerlendirmesi hakkında detaylı elektronik yük bilgisi
- Örgüt'e iletilen, Liman Kabul Tesislerine Atık Teslimi için Detaylı Bildirim Formu.

2.1.1 **Standart.** Taraf Devletler, elektronik belgelerin sunulması dâhil olmak üzere gemi resmi müsaade belgeleriyle bağlantılı olarak konsolosluk formalitesi, harç veya ücret istemeyeceklerdir.

2.1.2 **Standart.** Kamu idareleri, yük ve kişilerin müteakip resmi müsaadelerinde hızlandırılmış ayrılışları veya resmi müsaadelerini teminen varış öncesi ve ayrılış öncesi bilgisinin verilmesine dair süreci kolaylaştıracak usulleri geliştireceklerdir.

2.1.3 **Önerilen Uygulama.** Ulusal mevzuatın, varış öncesi ve ayrılış öncesine yönelik bilgilendirme şartlarını belirlemesi tavsiye olunur. Varış öncesi bilgisinin iletilmesi ile ilgili zamanlamanın, geminin ayrılış ülkesini terk ettiği andan önce olmamasına dikkat edilmelidir. Bununla birlikte ulusal mevzuat, bu temel kurala ilaveten kısa süreli yolculuklar örneğinde olduğu gibi, gerektiğinde bu ilkeye istisnalar da getirebilir.

2.1.3**is Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, gümrük risk değerlendirme amaçları bakımından detaylı elektronik yük bilgisi sunumu için DGÖ SAFE Çerçeve Standartları'nda gösterilen zaman sınırlarını dikkate alması tavsiye olunur.

2.1.4 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinden; verilerin varış öncesi bilgilerde veya ayrılış öncesi bilgilerde veya gemi manifestosunda yer alması durumunda ayrıca Genel Beyanname, Yük Beyannamesi, Mürettebat Listesi, Yolcu Listesi ve Tehlikeli Yük Manifestosunun ayrı ayrı sunulmasını istemekten kaçınmaları tavsiye olunur.

2.1.5 **Standart.** Kamu idareleri, varış öncesi ve ayrılış öncesi bilgilerine dair verileri sonraki uygulamalarda gerekirse tekrar kullanacaklardır.

B. Belgelerin içeriği ve amacı

2.2 **Standart.** Genel Beyanname, gemi ile ilgili olarak kamu idarelerince istenilen verileri ihtiva eden varış ve ayrılışa dair temel belgedir.

2.2.1 **Önerilen Uygulama.** Bir geminin hem varışı hem de kalkışı için aynı Genel Beyanname formu kabul edilmelidir.

2.2.2 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin Genel Beyannameye aşağıdaki verilerden daha fazlasını istemekten kaçınmaları tavsiye olunur:

- Geminin adı, tipi ve IMO numarası
- çağrı işareti
- geminin bayrak Devleti
- sefer numarası
- sicile dair ayrıntılar
- tonaja dair ayrıntılar
- kaptanın adı
- gemi acentesinin adı ve iletişim detayları
- yükün kısa tanımı
- mürettebat sayısı
- yolcu sayısı
- seferin kısa bilgisi
- varış/ayrılış tarihi ve zamanı

- varış/ayrılış limanı
- atık ve artık kabul tesisleri açısından gemi sorumlulukları
- önceki uğrak limanı/sonraki uğrak limanı.

2.2.3 **Standart.** Kamu idareleri kaptan, geminin acentesi veya kaptan tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer kişi tarafından tarih atılmış ve imzalanmış bir Genel Beyannameyi kabul eder.

2.3 **Standart.** Yük Beyannamesi, geminin varışında ve kalkışında kamu idareleri tarafından talep edilen ve yük ile ilgili bilgileri sağlayan temel belgedir. Bununla birlikte her türlü tehlikeli yükün özelliklerine ilişkin bilginin ayrıca verilmesi de talep edilebilir.

2.3.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri Yük Beyannamesinde aşağıdaki bilgilerden daha fazlasını talep etmemelidir.

(a) varışta

- geminin adı ve IMO numarası
- geminin bayrak Devleti
- kaptanın adı
- sefer numarası
- yükleme limanı
- raporun hazırlandığı liman
- Varsa yük konteyner kimliği; işaretler ve numaralar, ambalajların numarası ve türü ; malın miktarı ve tanımı veya mevcutsa HS Kodu
- ilgili limanda boşaltılacak yüke dair taşıma belgesi numaraları
- gemide kalan yükün tahliye edileceği limanlar
- karma taşıma belgeleri uyarınca veya konşimentolar aracılığıyla teslim alınan mala dair esas sevkiyat limanları

(b) ayrılışta

- geminin adı ve IMO numarası
- geminin bayrak Devleti
- kaptanın adı
- sefer numarası
- boşaltma limanı

- ilgili limanda yüklenen mallar ile ilgili olarak; varsa yük konteynerinin kimliği; işaretler ve numaralar, ambalajların numara ve türü; malların miktarı ve tanımı veya mevcutsa HS Kodu
- ilgili limanda yüklenen yükün taşıma belgesi numaraları

2.3.2 **Standart.** Gemi üzerinde kalan yük ile ilgili olarak, kamu idareleri sadece asgari bilgilerin kısaca açıklanmasını talep etmelidir.

2.3.3 **Standart.** Kamu idareleri; Yük Beyannamesinin, gemi kaptanı, gemi acentesi veya usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer bir kişi tarafından, donatan tarafından hazırlanmış taşıma belgesine göre, tarih atılmış ve imzalanmış ya da ilgili kamu idarelerinin kabul edebileceği bir şekilde onaylanmış olmasını arayacaklardır.

2.3.4 **Standart.** Kamu idareleri, Yük Beyannamesi yerine geçmek üzere, en az Önerilen Uygulama 2.3.1 ve Standart 2.3.2'de aranan bilgiyi ihtiva etmesi ve 2.3.3 Standart uyarınca imzalanmış veya onaylanmış ve tarih atılmış olması şartıyla gemi yük manifestosunun bir suretini kabul etmelidir..

2.3.4.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri; Standart 2.3.4'e bir alternatif olarak, yükün içeriği ve miktarının buna elverişli ise ve Önerilen Uygulama 2.3.1 ve Standart 2.3.2 uyarınca gerekli olduğu ve tanımlandığı halde bu gibi belgelerde yer almayan herhangi bir verinin, ayrıca başka bir yerde verilmiş olması ve usulüne uygun olarak onaylanması şartıyla, 2.3.3 sayılı Standart uyarınca imzalanan veya onaylanan ya da bir suret olarak tasdiklenen taşıma belgesinin bir örneğini kabul edebilir.

2.3.5 **Standart.** Kamu idareleri; kaptanın zilliyetliğinde bulunan ve manifestoda belirtilmemiş paketlerin Yük Beyannamesinden çıkartılmasına, bu paketlerin özelliklerinin münferiden sağlanması şartıyla müsaade edeceklerdir.

2.4 **Standart.** Gemi Stok Beyannamesi, Geminin varışında ve kalkışında kamu idareleri tarafından talep edilen gemi stoklarıyla ilgili bilgileri sağlayan temel belgedir.

2.4.1 **Standart.** Kamu idareleri kaptan veya kaptan tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş ve geminin stokları ile ilgili konular hakkında şahsi bilgisi olan diğer bir gemi zabiti tarafından tarih atılmış ve imzalanmış ya da ilgili kamu idaresinin kabul edeceği bir şekilde onaylanmış bir Gemi Stok Beyannamesini kabul eder.

2.5 **Standart.** Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesi, mürettebatın kişisel eşyasıyla ilgili olarak kamu idarelerince istenilen verileri ihtiva eden temel belgedir. Bu belge geminin kalkışında beyan edilmez.

2.5.1 **Standart.** Kamu idareleri; kaptan veya kaptan tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer bir gemi zabiti tarafından tarih atılmış ve imzalanmış ya da ilgili kamu idaresinin kabul edebileceği bir şekilde onaylanmış bir Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesini kabul eder. Kamu idareleri, gemide doğrulanması maksadıyla, her bir mürettebatın kişisel eşyasıyla ilgili beyanı imzalamasını veya kamu idaresinin kabul edebileceği bir şekilde doğrulanmasını da isteyebilir.

2.5.2 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri, normal koşullarda mürettebatın sadece gümrük resim ve vergilerinden muafiyete konu edilmemiş ya da yasak ve kısıtlamalara tabi tutulmuş kişisel eşyasına ait bilgileri talep etmelidir.

2.6 **Standart.** Mürettebat Listesi, bir geminin varış ve kalkışında kamu idarelerine mürettebatın sayısı ve mahiyeti ile ilgili bilgileri ihtiva eden temel belgedir.

2.6.1 **Standart.** Kamu idareleri, Mürettebat Listesinde aşağıdaki bilgilerden daha fazlasını talep etmemelidir:

- geminin adı ve IMO numarası
- geminin bayrak Devleti
- çağrı işareti
- sefer numarası
- soyadı
- adı
- Uyuğu
- yeterlilik derecesi veya sınıfı
- cinsiyet
- doğum tarihi ve yeri
- kimlik belgesinin türü ve numarası
- kimlik belgesini düzenleyen Devlet
- kimlik belgesi süresinin bitiş tarihi
- geminin varış/kalkış limanı ve tarihi
- önceki uğrak limanı.

2.6.2 **Standart.** Kamu idareleri, kaptan veya kaptan tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer bir gemi zabiti tarafından tarih atılmış ve imzalanmış ya da ilgili kamu idaresinin kabul edebileceği bir şekilde onaylanmış bir Mürettebat Listesini kabul eder.

2.6.3 *Yürürlükte değildir.*

2.6.4 **Önerilen Uygulama.** Bir geminin, düzenli hat ile hizmet verirken, 14 gün içinde en az bir kere aynı limana yeniden uğradığı ve mürettebatta küçük değişikliklerin gerçekleştiği hâllerde, kamu idareleri, normal koşullarda yeni bir tam Mürettebat Listesi istemeyecek, işaret olunan değişikliklerle birlikte mevcut Mürettebat Listesini kabul edecektir.

2.7 **Standart.** Yolcu Listesi, bir geminin varış ve ayrılışında kamu idarelerine yolcularla ilgili bilgileri sağlayan temel belgedir.

2.7.1 *Yürürlükte değildir.*

2.7.2 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri, isimleri Yolcu Listelerinde geçen yolcular ile ilgili olarak, Yolcu Listelerine ek olarak Gemiye Binme veya Gemiden İnme Kartlarını talep

etmemelidir. Bununla birlikte, kamu idarelerinin kamu sağlığına karşı ciddi bir tehlike oluşturan özel durumların olması halinde uluslararası seferdeki bir şahıstan liman varışında yazılı olarak gideceği varış adresi talep edilebilir.

2.7.3 **Standart.** Kamu idareleri Yolcu Listesinde aşağıdaki bilgilerden daha fazlasını talep etmemelidir:

- geminin adı ve IMO numarası
- çağrı işareti
- geminin bayrak Devleti
- sefer numarası
- soyadı
- adı
- uyruğu
- doğum tarihi
- doğum yeri
- cinsiyet
- kimlik veya seyahat belgesinin türü
- kimlik veya seyahat belgesinin seri numarası
- kimlik veya seyahat belgesini düzenleyen Devlet
- kimlik veya seyahat belgesi süresinin bitiş tarihi
- gemiye biniş limanı
- Varsa vize numarası
- Gemiden İniş limanı
- Geminin varış/ayrılış limanı ve tarihi
- Transit yolcu olup olmadığı.

2.7.4 **Önerilen Uygulama.** Donatanların kendi kullarımları için hazırladıkları bir liste, asgari olarak Standart 2.7.3 uyarınca talep edilen bilgileri ihtiva etmesi ve Standart 2.7.5 uyarınca tarih atılmış ve imzalı ya da onaylı olması şartıyla Yolcu Listesi yerine kabul edilmelidir.

2.7.5 **Standart.** Kamu idareleri kaptan, geminin acentesi veya kaptan tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer bir şahıs tarafından tarih atılmış ve imzalanmış ya da ilgili kamu idaresinin kabul edebileceği bir şekilde onaylanmış bir Yolcu Listesini kabul eder.

2.8 **Standart.** Tehlikeli Eşya Manifestosu, kamu idarelerine tehlikeli eşyayla ilgili bilgileri sağlayan temel belgedir.

2.8.1 **Standart.** Kamu idareleri; Tehlikeli Eşya Manifestosunda, aşağıdaki verilerden başkasını talep etmemelidir:

- Geminin adı
- IMO numarası
- çağrı işareti
- sefer numarası
- geminin bayrak Devleti
- yükleme limanı
- tahliye limanı
- istif durumu
- referans numarası
- işaretler ve sayılar
 - yük konteyner kimlik numarası (numaraları).
 - taşıt sicil numarası (numaraları).
- UN Numarası
- uygun nakliye adı (Teknik Özellikler)
- sınıf / (ikincil risk(ler))
- ambalaj grubu
- ilave bilgi / deniz kirleteni / parlama noktası vs.
- Ambalajların sayısı ve türü
- ağırlık (kg) veya hacim (L)
- EmS
- Sevkiyat acentesi.

2.9 **Standart.** Kamu idareleri; Uluslararası Posta Sözleşmesi'nde öngörülenlerin dışında posta kalemleriyle ilgili olarak, geminin varışı veya ayrılışında herhangi bir yazılı bildirim talep edemez; yeter ki, Uluslararası Posta Sözleşmesi'nde tanımlananlar fiilen hazırlanmış olsun. Böyle bir belgenin yokluğunda, posta evrakı (sayı ve ağırlık olarak) Yük Beyannamesinde gösterilmelidir.

2.10 **Standart.** Deniz Sağlık Bildirimi, liman sağlık idareleri tarafından bir sefer boyunca ve limana varışta gemideki sağlık durumu ile ilgili olarak talep edilecek verileri ihtiva eden temel belgedir.

C. Varışta İstenen Belgeler

2.11 **Standart.** Kamu idareleri; Standart 1.3ter'de zikredilen geçiş sürecinin tamamlanmasına kadar, bir geminin limana varışı ile ilgili belgelerden aşağıda belirtilenlerden fazlasını talep edemez:

- Genel Beyannamenin 5 sureti
- Yük Beyannamesinin 4 sureti
- Gemi Stok Beyannamesinin 4 sureti
- Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesinin 2 sureti
- Mürettebat Listesinin 4 sureti
- Yolcu Listesinin 4 sureti
- Tehlikeli Eşya Manifestosunun 1 sureti
- Deniz Sağlık Bildirimi'nin 1 sureti
- SOLAS Kural XI-2/9.2.2 gereğince ilgili güvenlik bilgisinin 1 sureti
- Örgüt'e iletilen, Liman Kabul Tesislerine Atık Teslimi için Detaylı Bildirim Formunun 1 sureti.

Geçiş sürecinin tamamlanmasını müteakip, kağıt suretler talep edilmeyecektir; meğer ki elektronik iletişim araçlarından istifade edilemediği mücbir sebep hali var olsun.

D. Kalkışta İstenen Belgeler

2.12 **Standart.** Kamu idareleri; Standart 1.3ter'de zikredilen geçiş sürecinin tamamlanmasına kadar, bir geminin limandan kalkışı ile ilgili belgelerden aşağıda belirtilenlerden fazlasını talep edemez:

- Genel Beyannamenin 5 sureti
- Yük Beyannamesinin 4 sureti
- Gemi Stok Beyannamesinin 3 sureti
- Mürettebat Listesinin 2 sureti
- Yolcu Listesinin 2 sureti
- Tehlikeli Eşya Manifestosunun 1 sureti

Geçiş sürecinin tamamlanmasını müteakip, kağıt suretler talep edilmeyecektir; meğer ki elektronik iletişim araçlarından istifade edilemediği mücbir sebep hali var olsun.

2.12.1 **Standart.** Bir limana varışta bildirim tabii olan ve gemi üzerinde kalan yük ile ilgili olarak limandan kalkışta yeni bir Yük Beyannamesi talep edilmemelidir.

2.12.2 **Önerilen Uygulama.** Varıştaki bir bildirim konusu olan gemi stokları ile limanda yüklenen ve bu limana münhasır sunulan diğeri bir gümrük belgesi kapsamındaki stoklarla ilgili olarak kalkışta ayrıca bir Gemi Stok Beyannamesi talep edilmeyecektir.

2.12.3 **Standart.** Kamu idarelerince bir geminin limandan ayrılışı sırasında mürettebatı hakkında bilgi istendiği takdirde, limana varışta sunulan Mürettebat Listesinin suretlerinden biri ayrılıştaki kabul edilecektir; yeter ki geminin ayrılışı anındaki mürettebat sayısındaki veya niteliğindeki herhangi bir değişikliği göstermek veya geminin limanda beklemesi esnasında böyle bir değişikliğin vuku bulmadığını ortaya koymak maksadıyla kaptan veya onun tarafından usulüne uygun şekilde yetkilendirilen bir zabıt tarafından tekrar imzalanmış ya da ilgili kamu idarelerinin kabul edebileceği bir şekilde onaylanmış olsun.

2.13 *Yürürlükte değildir.*

E. Aynı Devletin İçindeki iki veya daha fazla limana art arda yapılan uğraklar

2.14 **Standart.** Donatanlar bir geminin; bir Devletin topraklarındaki birinci uğrak limanına varışında yürütülen uygulamaları dikkate alarak, gerekli bilgileri Devletin kamu idarelerine sadece bir defa sunmakla mükelleftirler. Diğeri bir ülkedeki bir limana yapılan ara uğrak olmadan ülkedeki bir sonraki uğrak limanında kamu idarelerince talep edilen formaliteler ve belgeler asgari düzeyde tutulmalıdır.

F. Belgelerin Doldurulması

2.15 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri, Standart 3.7 ile ilgili belgeler hariç olmak üzere, bu Ek'te öngörülen belgeleri, belgelerde sunulan veriler için kullanılan lisans bakmaksızın, gerekli görümleri durumunda kendi ülkelerinin veya Örgütün resmi dillerinden birine yazılı veya sözlü tercümenin yapılmasını talep edebilmeleri şartıyla, mümkün olduğu ölçüde kabul etmelidir.

2.16 **Standart.** Kamu idareleri belgelerin kâğıt formunda olmasını aradıkları takdirde, mürekkep veya silinmez kalem tarafından ya da bilgi teknolojisinin kullanımı yoluyla üretilen el yazımı belgeler dâhil olmak üzere, okunaklı ve anlaşılabilir herhangi bir ortamda iletilen belgeleri kabul eder.

2.16.1 **Standart.** Kamu idareleri; gerektiğinde, ulusal hukukla çelişmedikçe, el yazılı, fakslanmış, kazanmış, mühürlenmiş, sembolü veya diğeri herhangi bir mekanik ya da elektronik araçlarla yapılmış olan bir imzayı kabul etmelidir. Kâğıtsız araçlarla sunulan bilgilerin doğrulanması; kamu idaresinin uygulamalarınca kabul edilir ve tarafların uygulamaları kaynağına bakılmaksızın elektronik bilgi sunumunu kolaylaştırır usule sahip olmalıdır.

2.17 **Standart.** Herhangi bir varış, tahliye ve transit geçiş limanının bulunduğu ülkenin kamu idareleri gemi, geminin yükü, stokları, yolcuları veya mürettebatı ile ilgili olarak bu bölümde belirtilen herhangi bir belgenin kendilerinin yurt dışındaki herhangi bir temsilciliğinde tasdik edilmesini, doğrulanmasını, onaylanmasını veya önceden ele alınmasını şart koşmayacaktır. Bu hüküm, bir yolcu veya mürettebat üyesinin pasaportunun veya diğeri kimlik belgesinin vize başvurusu ya da benzer amaçlar için sunulması şartına engel teşkil ettiği şeklinde yorumlanamaz.

G. Belgelemedeki hatalar ve düzeltmeler ile bunların cezaları

2.18 **Standart.** Kamu idareleri; gemiyi geciktirmeksizin, kendilerine sunulmuş bu ekte sayılan bir belgede yapılan yanlışlığın ciddi bir mahiyeti yoksa, mükerrer dikkatsizliğe konu teşkil etmiyorsa ve kanun veya diğer düzenlemelerini ihlal kastı taşımıyorsa yapılan hataların düzeltilmesine müsaade eder; yeter ki, bu hatalar belgenin tamamen kontrol edilmesinden önce fark edilmiş ve düzeltmeler gecikmeksizin yapılmış olsun.

2.19 **Standart.** Bir donatan veya kaptan tarafından veya bunların hesabına imzalanan veya başka şekilde onaylanan bu ekin 1 numaralı ilavesinde gösterildiği şekilde iletilen verilerde hata bulunuyorsa, bu hatanın, yanlışlıkla, ciddi bir mahiyeti olmaksızın, mükerrer dikkatsizliğe konu teşkil etmeksizin ve liman Devletinin kanunları veya düzenlemelerini ihlal kastı taşımaksızın yapıldığı hususunda kamu idarelerini ikna etmek için bir fırsat verilinceye kadar herhangi bir ceza verilemez.

2.19b/s **Standart.** Kamu idareleri, ilgili kanun ve düzenlemeler gereğince hali hazırda sunulmuş bilgilerdeki değişikliklere izin verir.

H. *Hasta veya yaralı mürettebat üyelerinin, yolcuların, denizde kurtarılan kişilerin veya acil tıbbi tedavi ihtiyacı bulunan diğer kişilerin karaya çıkartılması amacıyla limanlara uğrayan gemiler hakkında özel kolaylaştırma tedbirleri*

2.20 **Standart.** Kamu idareleri; geminin hasta veya yaralı mürettebat üyelerinin, yolcuların, denizde kurtarılan kişilerin ya da acil tıbbi tedavi ihtiyacı bulunan diğer kişilerin karaya çıkartılabilmesi amacıyla limanlara uğraması durumunda, gemi kaptanı bu maksadına istinaden kamu idarelerine hastalıkla veya yaralanmayla ve kişilerin kimlik detaylarıyla alakalı mümkün olan tüm detayları ihtiva edecek bir ihbarı mümkün kılmak için donatanlarla işbirliği yapma arayışına girer.

2.21 **Standart.** Kamu idareleri, kaptanı, mevcut en hızlı yöntemle, geminin varışından önce, hızla hasta veya yaralı kişileri karaya çıkartmak ve gecikmeksizin geminin resmi müsaadesini alabilmesi için gerekli belgelendirme ve uygulamalar hakkında bilgilendirir.

2.22 **Standart.** Bu maksatla limanlara uğrayan ve yeniden ivedilikle ayrılacak gemilerle ilgili olarak, kamu idareleri; hastanın durumu veya deniz koşulları emniyetli bir şekilde gemi yol üstünde iken tahliyeye veya liman güzergahı sağlıklı yönelmeye imkan vermiyorsa geminin rıhtıma yanaşmasına öncelik verir.

2.23 **Standart.** Bu maksatla limanlara uğrayan ve yeniden ivedilikle ayrılacak gemilerle ilgili olarak, kamu idareleri; Deniz Sağlık Bildirimi ve eğer vazgeçilmez ise Genel Beyanname istisna olmak üzere, Standart 2.1'de bahsedilen belgeleri istemekten kaçınırlar. Kamu idareleri; böyle durumlarda belgelerin sunulması için zamansal sınırlama koymaksızın idari işlemleri yapar.

2.24 **Standart.** Kamu idarelerinin Genel Beyannameyi istemesi halinde, bu belge Önerilen Uygulama 2.2.2'de bahsedilen verilerden daha fazla veriyi ihtiva etmez ve mümkünse daha azını içerir.

2.25 **Standart.** Kamu idareleri bir geminin varışıyla ilgili denetim uygulamalarını; önceliği hasta veya yaralı kişilerin karaya çıkartılmasına verir, acil tıbbi müdahale ve kamu sağlığının korunmasına yönelik tedbirler bu denetim tedbirlerinden önce uygulanır.

2.26 **Standart.** İlgili kişilerin tedavi veya nihai nakil ya da ülkelerine iade masraflarıyla ilgili olarak garanti ve taahhütler istendiğinde, bu garanti veya taahhütler verilmeye kadar acil tıbbi tedaviden kaçınılmaz veya ertelenmez.

2.27 **Standart.** Acil tıbbi tedavi ve kamu sağlığının korunmasına y6nelik tedbirler, kamu idarelerinin karaya çıkartılan hasta veya yaralı kişilere uyguladıkları herhangi denetim tedbirlerinden 6nce uygulanır.

B6l6m 3 – şahısların varış ve ayrılışları

Bu b6l6m, kamu idarelerinin bir geminin varışında veya ayrılışında m6rettebattan ve yolculardan talep ettikleri resmi işlemler ile ilgili h6k6mleri içermektedir.

A. Varış ve ayrılış koşulları ve usulleri

3.1 **Standart.** Geçerli bir pasaport, bir geminin varışında veya ayrılışında her bir yolcuya ait bilgiyi kamu idarelerine sağlayan temel belgedir.

3.1.1 **6nerilen Uygulama.** Akit Devletler, m6mk6n olduğu 6l6de, pasaportların yerine resmi kimlik belgelerini kabul etmek için, iki veya çok taraflı anlaşmalar vasıtası ile mutabakata varmalıdır.

3.2 **Standart.** Kamu idareleri, g6menlik b6rolarının gemi yolcularına ait pasaportları ya da onların yerine kabul edilen resm6 kimlik belgelerini sadece bir kez varış zamanında ve sadece bir kez ayrılış zamanında olmak 6zere incelemesine y6nelik d6zenlemeler yapmalıdır. Ayrıca, bu pasaport veya resm6 kimlik belgelerinin varış ve ayrılışta uyulması gerekli g6mr6k ve diğer formalitelerle alakalı doğrulama veya teşhis amacı ile g6sterilmesi istenilebilir.

3.3 **Standart.** Kamu idareleri; bir yolcunun 6lkeye girişinde herhangi bir engelle karşılaşılmadıka, kendilerine ibraz olunmuş pasaportları veya onların yerine kabul edilen resm6 kimlik belgelerini, ek denetim maksadıyla elde tutmayıp, inceleme sonrası derhal iade etmelidir.

3.3.1 **Standart.** Akit Devletler, kamu idarelerinin 6lkeye kabul6nden kaçınılan kişilere ait hileli, sahte veya taklit edilmiş seyahat belgelerine el koymasını sağlar. Bu belgeler, dolaşımdan kaldırılır ve m6mk6n olduğunda yetkili idarelere iade edilir. El konulan bir belgenin yerine kaim olmak 6zere, el koyan Devlet tarafından, varsa herhangi bir 6nemli bilgiyi de içerecek şekilde, bir takdim mektubu d6zenlenir ve mektuba sahte seyahat belgelerinin fotokopisi eklenir. Takdim mektubu ve onun eki, 6lkeye kabul6nden kaçınılan kişinin g6nderilmesinden sorumlu işletmeciyeye teslim edilir. Takdim mektubu, transit ve/veya asıl gemiyeye biniş noktasındaki yetkili idarelere bilgilendirme maksadına hizmet eder.

3.3.2 **Standart.** Akit Devletler, 6lkelerinde gemiyeye bindikten sonra gemiden inişi 6lkesince kabul6nde sakınca bulunduğu gerekçesi ile iade olunan bir kişiyi kovuşturulmak 6zere 6lkelerine kabul ederler. Akit Devletler, bu kişiyi, daha 6nce kabul6nden kaçınan 6lkeye iade etmez.

3.3.3 **Standart.** Donatan, yolcular ve m6rettebatın 6lkeye kabul edilebilirlikleriyle ilgili incelemeden 6nceki nezaret ve bakımlarından sorumlu kalmaya devam eder.

3.3.4 **6nerilen Uygulama.** Kamu idareleri, yolcuların ve m6rettebatın incelenmek 6zere 6lkeye şartlı veya şartsız kabullerinin ardından, kendi fiziki kontrolleri altında 6lkeye girişleri kabul edilinceye veya 6lkeye kabul edilemez bulununcaya kadar nezaret ve bakımlarından sorumludurlar.

3.3.5 **Standart.** Donatanın herhangi bir kişinin bir Devletin topraklarından uzaklaştırılması hususundaki sorumluluğu, bu kişinin bu Devlet tarafından kesin olarak kabul edilmesi anı itibari ile sona erer.

3.3.6 **Standart.** Kamu idareleri, bir kişinin ÷lkeye kabul÷nden kaçındıklarında, donatanı yersiz gecikme olmaksızın bilgilendirir ve iade işlemleri hususunda gör÷ş alışverişinde bulunur. Donatan, ÷lkeye kabul÷nden kaçınılan bir kimsenin kalış masrafları ve iadesinden sorumludur ve kişinin nezaretine geri verildiği hallerde donatan;

- biniş ÷lkesine veya
- şahsın kabul edilebilir olduğu diğer herhangi bir yere

çok hızlı bir şekilde iadesini gerçekleştirmekle yükümlüdür.

3.3.7 **Standart.** Akit Devletler ve donatanlar, mümkünse, pasaport ve vizelerin geçerliliğinin ve doğruluğunun tespiti için işbirliğine gider.

3.4 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri, gemiye binen veya gemiden inen yolculardan veya onların adına donatandan bu Ek'te belirtilen belgelerin doldurulması için gerekli olanlar hariç olmak üzere, pasaportlarında veya resmi kimlik belgelerinde yazılı olanları tamamlayan veya yineleyen herhangi bir yazılı belgeyi talep etmemelidir.

3.5 **Önerilen Uygulama.** Gemiye binen veya gemiden inen yolculardan bu Ek'te belirtilen herhangi bir belgenin doldurulması için gerekli olanlar dışında yazılı olarak ilave bilgi talep eden kamu idareleri, yolcuların daha iyi teşhisi için aradıkları şartları Önerilen Uygulama (biniş/iniş kartı) 3.6'daki maddeler ile sınırlamalıdır. Kamu idareleri yolcu tarafından doldurulan biniş/iniş kartlarını kabul etmeli ve donatan tarafından doldurulmasını veya kontrol edilmesini talep etmemelidir. Formun büyük harfle doldurulmasının şartı hariç, kartın üzerine okunaklı bir el yazısı ile yazılmış metin kabul edilmelidir. Her bir yolcudan bir veya birlikte daha fazla hazırlanmış karbon kopyaları ihtiva eden biniş/iniş kartının sadece bir sureti istenilmelidir.

3.6 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri biniş/iniş kartında aşağıdaki bilgilerden daha fazlasını talep etmemelidir:

- soyadı
- adı
- Uyuğu
- pasaport veya diğer resmî kimlik belgesinin numarası ve bitiş tarihi
- doğum tarihi
- doğum yeri
- mesleği
- biniş/iniş limanı
- cinsiyet
- varış adresi
- imza.



3.7 **Standart.** Gemideki kişilerden sarıhummaya karşı korunma belgesinin istenildiği hâllerde, kamu idareleri Uluslararası Sağlık Tüzüğünde gösterilen formlardaki Uluslararası Aşı veya Mükerrer Aşı Sertifikasını kabul eder.

3.8 **Önerilen Uygulama.** Gemideki veya gemiden inen kişilerin sağlık muayeneleri, (Uluslararası Sağlık Tüzüğünde gösterildiği üzere) normal durumlarda, karantina altına alınabilir hastalıklardan etkilenen bir bölgeden bu hastalığın kuluçka devresi içinde gelen kişilerle sınırlı olarak yapılmalıdır. İlave sağlık muayenesi, ancak Uluslararası Sağlık Tüzüğüne göre istenilebilir.

3.9 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin; gelen yolcuların beraberindeki bagajların gümrük muayenelerini, normal olarak, numune üzerinden veya seçme esasına göre yerine getirmelidir. Yolcunun beraberindeki eşyalar ile ilgili olarak, yazılı bildirimler mümkün olduğu kadarıyla uygulanmamalıdır.

3.9.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri denetimi kolaylaştırmak amacıyla tercihen otomatik araçlarla uygun güvenlik önlemlerini alma ihtiyaçları kapsamında, mümkün olduğu ölçüde, gemiden ayrılan yolcuların beraberindeki eşyaların muayenesinden vazgeçmelidir.

3.9.2 **Önerilen Uygulama.** Gemiden ayrılan yolcuların beraberindeki eşyanın muayenesinden tamamen vazgeçilememesi halinde, bu muayene numune alma veya seçme esasına göre yerine getirilmelidir.

3.10 **Standart.** Bir pasaport veya ilgili ILO Sözleşmelerine göre düzenlenen bir kimlik belgesi veya başka geçerli ve usulüne uygun şekilde tanınan gemi adamı kimlik belgesi, bir geminin varışı veya kalkışında her bir mürettebat üyesiyle ilgili bilgiyi kamu idarelerine sunan temel belgedir.

3.10.1 **Standart.** Kamu idareleri; gemi adamı kimlik belgesinde aşağıdaki verilerden daha fazlasını talep edemezler:

- soyadı
- adı
- cinsiyeti
- doğum tarihi ve yeri
- uyruğu
- fiziki özellikleri
- fotoğraf (doğrulanmış)
- imza
- bitiş tarihi (eğer varsa)
- düzenleyen kamu idaresi

3.10.2 **Standard.** Kamu idareleri, bir gemi adamının

- (a) **kendi** gemisine katılmak veya bir başka gemiye transfer olmak amacıyla,

- (b) diğerk bir ÷lkedeki gemisine katılmak için transit olarak geçmek veya ÷lkesine dönmek veya ilgili ÷lkenin idareleri tarafından onaylanan diğerk herhangi bir maksat için,

herhangi bir ulaşım aracıyla bir yolcu olarak bir ÷lkeye girmesi veya ayrılması için gerekli olduğunda, pasaport yerine geçmek üzere, geçerli gemi adamı kimlik belgesini, hamilinin düzenleyen ÷lkeye yeniden kabulünü teminat altına alması kaydıyla kabul edeceklerdir.

3.10.3 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri; kaideden Mürettebat Listesi'nde gösterilenin dışında ayrıca mürettebat üyeleriyle ilgili bireysel kimlik belgesinin veya gemi adamı kimlik belgesini tamamlayan bilginin sunulmasını talep etmemelidir.

B. Yolcuların, mürettebatın ve bagajın resmi müsaade işlemlerini kolaylaştıran tedbirler

3.11 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri donatanlar ve liman otoriteleri ile, ve/veya liman idareleriyle işbirliği yaparak, yolcuların, mürettebatın ve bagajın hızlı biçimde resim müsaadelerini almasını sağlamak adına, yeterli liman trafik akışının sağlanmasına yönelik uygun tedbirleri almalı, yeterli personel tedarik etmeli ve bagaj yüklenmesine, boşaltılmasına ve sevkine yönelik (mekanik sistemlerin kullanımı dâhil) tedbirlerini almalı ve yolcu gecikmelerinin sıkça meydana geldiği noktalara özel önem atfederek yeterli tertibatın kurulmasını sağlamalıdır. Gerektiğinde, yolcu ve mürettebat kontrolünün yapılacağı nokta ile gemi arasında korunaklı geçişi sağlayan düzenlemeler yapılmalıdır. Bu düzenlemeler ve tertibatlar, güvenlik tedbirleri daha yüksek seviyeye getirildiğinde artan güvenlik önlemlerini karşılayabilecek kadar esnek ve kapsama arttırılabilir olmalıdır.

3.11.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri;

(a) donatanlar ve liman otoritelerinin işbirliğiyle;

- (i) yolcu ve bagaj işlemlerine yönelik tek ve devamlı bir yöntem;
- (ii) yolcuların, kontrol edilmiş bagajlarını, teslim alabilecekleri bir yere konulduğunda, derhal belirleyip almalarına izin veren bir sistem,
- (iii) donanım ve hizmetlerin yaşlı ve engelli yolcuların ihtiyaçlarını karşılayacağından emin olunması,

gibi uygun düzenlemeler getirmeli,

- (b) (i) Yolcular ve bagajları için yerel taşımaya kolay ve hızlı erişimin sağlanması;
- (ii) Mürettebatın, resmi işlemler için bildirimde bulunması gerekiyorsa, bildirim yapılacak binaların kolayca erişilebilir ve bir diğerine mümkün olduğu kadar yakın olmasının sağlanması

in liman otoritelerinin gerekli bütün tedbirleri almalarını sağlamalıdır.

3.11.2 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri limandan hızlı çıkışı sağlayabilecek, resmi müsaade almış olan yolcuların ve onların bagajları ile özel karayolu taşıtlarının limandan çıkışlarını sağlayabilecek çift hatlı bir sistemin teminini değerlendirmelidir.

3.12 **Standart.** Kamu idareleri, donatanlardan gemi personelinin, yolcuların ve mürettebatın hızlı varışını kolaylaştıracak bütün uygun tedbirleri almalarını isteyeceklerdir. Bu tedbirler;

- (a) ilgili kamu idarelerine, zamansal herhangi bir değişiklik hakkında verilecek bilgiyi de kapsayacak şekilde, en iyi tahmini varış zamanını gösteren bir ön mesaj sunulmasını ve denetim gereklerini etkilemesi muhtemel sefer programının beyanını,
- (b) inceleme işlemlerinin hızlı yapılabilmesi için gemi evrakının hazır edilmesini,
- (c) gemi rıhtıma veya demir yerine yol alırken merdivenlerinin veya donanımdaki diğer biniş araçlarının hazır edilmesini,
- (d) makine daireleri veya başka yerlerde zorunlu görevleri bulunan mürettebatın denetlerinin kolay yapılabilmesi için, gerekli belgelerle birlikte, düzenli ve hızlı bir şekilde toplanmasını ve hazır tutulmasını sağlamayı,

kapsar.

3.13. Önerilen Uygulama. Yolcu ve mürettebat belgelerine, isim yazılırken, öncelikle soyadı veya adlar konulmalıdır. Hem anne ve hem de baba soyadlarının kullanılması durumunda, baba soyadına öncelik verilmelidir. Evli kadınlar için hem kocanın, hem de babanın soyadları kullanıldığında, kocanın soyadı baba soyadına göre öncelikli olarak kullanılmalıdır.

3.14 Standart. Kamu idareleri, gemide bulunan kişileri ülkeye kabulleri hakkında inceleme gerçekleştirmek üzere yersiz gecikme olmaksızın kabul edeceklerdir.

3.15 Önerilen Uygulama. Kamu idareleri, bir yolcunun ziyetliğindeki herhangi bir kontrol belgesinin kamu idareleri tarafından yetersiz bulunması veya bu nedenle yolcunun Ülkeye girmesine izin verilemeyeceğinin belirlenmesi durumunda gemi sahiplerine herhangi bir ceza vermeyecektir.

3.15.1 Standart. Kamu idareleri; donatanları, yolcuların ziyetliğinde bulunan varış veya transit ülke tarafından tanımlanan herhangi bir denetim belgesinin doğruluğundan emin olabilmek adına gemiye biniş noktasında tedbirler alması hususunda cesaretlendirecektir.

3.15.2 Standart. Bir kişinin ülkeye kabul edilemez olduğu ve Devletin topraklarından uzaklaştırıldığı durumlarda, donatanın kabul edilemezlikten doğan herhangi bir masrafı, bu kişiden tazmin etmesi engellenemez.

3.15.3 Önerilen Uygulama. Kamu idareleri, uluslararası deniz trafiğini kolaylaştırmak ve hızlandırmak maksadıyla, diğer uluslararası örgütlerle işbirliği yaparak, mümkün olduğunca bütün ulaşım türleriyle müşterek tarzda olacak şekilde Örgüt tarafından geliştirilen veya kabul edilen standart uluslararası işaretleri ve sembolleri deniz terminalleri ve gemilerde kullanılmak üzere yürürlüğe koymalı veya konunun kendi yetkileri içinde olmadığı hallerde bunları yürürlüğe sokmak adına ülkelerindeki ilgililere öneride bulunmalıdırlar.

C. Yaşlı ve engelli yolcuların denizde taşınmasına yönelik özel tesisler

3.16 Önerilen Uygulama. Duyma veya görme engelli yolcuların ulaşım ve emniyetine dair gerekli bütün bilgilere kolaylıkla erişimini sağlamaya yönelik tedbirler alınır.

3.17 Önerilen Uygulama. Bir terminal binasında yaşlı veya engelli yolcuların indirilmesi veya toplanması için ayrılan noktalar mümkün olduğunca ana girişe yakın tutulmalıdır. Bunlar uygun ve açık bir şekilde işaretlenmelidir. Giriş yolları engellerden arındırılmış olmalıdır.

3.18 Önerilen Uygulama. Kamu hizmetlerine erişimin kısıtlı olduğu hallerde, tüm çabalar erişilebilir ve makul seviyede ücretlendirilmiş kamu ulaştırma hizmetleri mevcut ve planlanan

hizmetler olarak ayarlanmalı veya hareket engelli yolcular için özel hizmetler sunulmak üzere ortaya konmalıdır.

3.19 **Önerilen Uygulama.** Terminallerde ve gemilerde yaşlı ve engelli yolcuların emniyetli binış ve inişlerine imkân sağlamak üzere, mümkün olduğu ölçüde, uygun tesisler hazırlanmalıdır.

D. Yolcu gemileri ve kruvaziyer yolcular için kolaylıklar

3.20 **Standart.** Kamu idareleri; planlanan varış limanı sağlık idaresinin yolcu gemisinden gemi varmadan önce edindiği bilgi üzerine, o geminin limana varışının karantınayı gerektiren bir hastalığı beraberinde getirmeyeceği veya yaymayacağına kanaat getirmesi halinde, kruvaziyer geminin girişine elektronik araçlarla sağlık müsaadesi verilmesini onaylar.

3.21 **Önerilen Uygulama.** Yolcu gemileri bakımından Genel Beyanname, Yolcu Listesi ve Mürettebat Listesi; yolculuğun koşullarında herhangi bir değişiklik olmadığı takdirde, ülkenin sadece ilk varış limanında ve son ayrılış limanında istenmelidir.

3.22 **Standart.** Yolcu gemileri için Gemi Stok Beyannamesi ve Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesi sadece bir ülkedeki ilk varış limanında istenebilir.

3.23 **Standart.** Pasaportlar veya diğer resmi kimlik belgeleri her zaman kruvaziyer yolcuların üzerinde kalacaktır.

3.24 **Önerilen Uygulama.** Bir kruvaziyer yolcu gemisinin Taraf Devletin topraklarındaki herhangi bir limanda 72 saatten daha az kalması halinde, kruvaziyer yolculardan, ilgili kamu idarelerince belirlenen özel koşullar hariç, vize bulundurmaları istenmeyecektir.

3.25 **Standart.** Kruvaziyer yolcular, kamu idarelerince uygulanan denetim tedbirleri yüzünden gereksiz biçimde geciktirilmeyecektir.

3.26 **Standart.** Kaide olarak, kruvaziyer yolcuları, güvenlik tedbirleri haricinde ve teşhis ve ülkeye kabul edilebilirlik değerlendirme durumları dışında, kruvaziyer yolcuları göç kontrolünden sorumlu kamu idarelerince kişisel denetime tabi tutmayacaklardır.

3.27 **Standart.** Bir yolcu gemisi ardı ardına aynı ülkede bir limandan daha fazlasına uğradığı takdirde, yolcular, kaide olarak, sadece ilk varış limanındaki ve son ayrılış limanındaki kamu idarelerince denetlenecektir.

3.28 **Önerilen Uygulama.** Yolcuların hızlı inişlerini kolaylaştırabilmek adına bir yolcu gemisindeki yolcuların içeriden denetimi, mümkün olduğu ölçüde, iniş yerine varıştan önce gemide yapılmalıdır.

3.29 **Önerilen Uygulama.** Aynı ülkedeki bir limanda inen ve bir başka limanda aynı gemiye tekrar binen kruvaziyer yolcularının, aynı limanda yolcu gemisinden inen ve aynı gemiye tekrar binen yolcular ile aynı kolaylıklardan faydalanması sağlanır.

3.30 **Önerilen Uygulama.** Deniz Sağlık Bildirimi kruvaziyer yolcular için gerekli olan sağlık denetiminde tek yoldur.

3.31 **Standart.** Geminin limanda kalışı esnasında gemide gümrüksüz gemi stoklarına kruvaziyer yolcular için müsaade edilecektir.

3.32 **Standart.** Kruvaziyer yolcularından kaide olarak kişisel eşyaları için bir yazılı bildirim vermeleri istenmez. Şu kadar ki, yüksek meblağlı gümrük vergisi ile diğer vergi ve yükümlülüklerle tabi şeyler söz konusu olduğunda bir yazılı bildirim ve teminat istenebilir.

3.33 **Önerilen Uygulama.** Kruvaziyer yolcuları herhangi bir döviz kontrolüne tabi tutulmazlar.

3.34 **Standart.** Kruvaziyer yolcular için biniş ve iniş kartları aranmaz.

3.35 *Yürürlükte değildir.*

E. Transit yolcular için özel kolaylaştırma tedbirleri

3.36 **Standart.** Limana vardığı ve o limandan ayrılacağı gemide kalan bir transit yolcu, kaide olarak, ilgili kamu idarelerince belirlenen olağanüstü koşullar hariç, kamu idarelerinin rutin denetiminden muaftır.

3.37 **Önerilen Uygulama.** Bir transit yolcuya pasaportunun veya diğer kimlik belgesinin elinde kalması için müsaade edilir.

3.38 **Önerilen Uygulama.** Limana vardığı ve o limandan ayrılacağı gemide kalan bir transit yolcunun biniş/iniş kartı doldurmaktan muaf tutulması gerekir.

3.39 **Önerilen Uygulama.** Aynı limandan aynı gemi ile yolculuğunu sürdüren bir transit yolcuya, istediği takdirde, kamu idarelerinin ülkeye kabul ve vize gereklerini yerine getirmesi şartıyla, gemisi limanda iken karaya çıkmasına geçici olarak müsaade edilir.

3.40 **Önerilen Uygulama.** Aynı limandan aynı gemi ile yolculuğuna devam eden bir transit yolcudan, ilgili kamu idarelerince belirlenen özel şartlar hariç, vize istenilmez.

3.41 **Önerilen Uygulama.** Aynı limandan aynı gemi ile yolculuğuna devam eden bir transit yolcudan kaide olarak yazılı bir Gümrük Beyannamesi vermesi istenilmez.

3.42 **Önerilen Uygulama.** Aynı ülkedeki bir limanda inen ve bir başka limanda aynı gemiye tekrar binen bir transit yolcunun, bir limana bir gemi ile varan ve aynı gemi ile aynı limandan ayrılan bir yolcuyla aynı kolaylıklardan faydalanması sağlanır.

F. Bilimsel hizmetlere tahsis edilen gemiler için kolaylaştırma tedbirleri

3.43 **Önerilen Uygulama.** Bilimsel hizmetlere tahsis edilen bir gemideki personel, bu seferin bilimsel amaçları için gereklilik olarak gemide bulunur. Bu tanıma uyan gemilerdeki personele, en azından gemi personeline uygulanan kolaylıkların aynı sağlanır.

G. Uluslararası seferdeki gemilerin mürettebatına ait olan yabancılara mahsus ilave kolaylaştırma tedbirleri – karaya çıkış

3.44 **Standart.** Geminin varışına dair formalitelerin yerine getirilmesi ve kamu idarelerinin kamu sağlığı, kamu güvenliği ve kamu düzeni sebepleriyle karaya çıkmalarına müsaade etmekten kaçınmaları için haklı hiçbir gerekçelerinin bulunmaması durumunda, mürettebatın gemisi vardıkları limanda iken karaya çıkışlarına kamu idarelerince müsaade edilecektir. Bunların karaya çıkışına, bunlar arasında tabiiyet, ırk, renk, cinsiyet, din, politik düşünce veya sosyal köken gibi gerekçelerle fark gözetilmeksizin ve bunların çalıştırıldıkları, görevlendirildikleri veya çalıştıkları geminin bayrak Devleti dikkate alınmaksızın müsaade verilir.

3.44**bis Standart.** Kamu idareleri, karaya çıkış müsaadesini vermektan kaçınmaları halinde, kaptana ve ilgili gemi adamına karaya çıkışın engellenmesinin sebeplerini bildirir. Kaptan veya ilgili gemi adamı tarafından istenildiği takdirde, bu sebepler yazılı olarak sunulur.

3.45 **Standart.** Mürettebat üyeleri, karaya çıkışlarında vizeden muaftır.

3.46 **Önerilen Uygulama.** Mürettebat üyeleri, karaya çıkışlarından önce veya gemiye dönüşlerinde kaide olarak kişisel denetime tabi tutulmaz.

3.47 **Standart.** Mürettebat üyelerinden, karaya çıkarırken, karaya çıkış müsaadesi gibi özel bir izin aranmaz.

3.48 **Önerilen Uygulama.** Mürettebat üyelerinden, karaya çıkışlarında yanlarında kimlik belgesi bulundurmaları istendiği takdirde, bu belgeler Standart 3.10'da bahsedilenlerle sınırlı kalmalıdır.

3.49 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri, kaide olarak, limanlarına düzenli olarak uğrayan gemilerin mürettebatının geçici olarak karaya çıkışlarına yönelik onay vermeye imkân sağlamak amacıyla bir ön varış resmi müsaade sistemi kurmalıdır. Kamu idareleri, bir geminin olumsuz hiçbir göç kaydının olmaması ve donatanın yerel bir temsilcisi olması veya donatanın itibarlı yerel bir acentesi tarafından temsil edilmesi durumunda, belirledikleri ön varış resmi müsaade şartlarının yerine getirilmesini müteakip, o geminin rıhtımına doğrudan yanaşma izni vermeli ve aksini belirlemedikleri sürece, gemiye başkaca rutin göç formaliteleri uygulanmamalıdır.

Bölüm 4 – Kaçak Yolcular

A. Genel İlkeler

4.1 **Standart.** Bu bölüm hükümleri, 28 Haziran 1951 tarihli Mültecilerin Statüsüne Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ve 31 Aralık 1967 tarihli Mültecilerin Statüsüne Dair Birleşmiş Milletler Protokolü gibi uluslararası mevzuat ile ilgili ulusal mevzuatta düzenlenen uluslararası koruma ilkeleri doğrultusunda uygulanacaktır.

4.2 **Standart.** Kamu idareleri, liman yetkilileri, donatanlar ve kaptanlar kaçak yolcu olaylarını önlemek, kaçak yolcu meselelerini hızla çözümlmek ve kaçak yolcunun erken dönüşünü veya iadesini sağlamak için mümkün olan en geniş kapsamda işbirliği yapacaklardır. Kaçak yolcuların makul olmayan bir zaman diliminde gemilerde kalmasını zorunlu kılan koşullardan sakınmak için gerekli bütün tedbirler alınacaktır.

B. Önleyici tedbirler

4.3 Gemi/Liman önleyici tedbirleri

4.3.1 Liman/terminal idareleri

4.3.1.1 **Standart.** Akit Devletler, gemilerde kaçak yolculuğa teşebbüs eden kişilerin liman tesislerine ve gemilere girişlerini engellemek amacıyla, bütün limanlarında gerekli altyapı tesisi ile işletim ve güvenlik ayarlamalarını, limanın büyüklüğünü, hangi tür yükün limandan yüklendiğini dikkate alarak gerçekleştireceklerdir. Bu ayarlamalar, her bir limandaki kaçak yolcu olaylarını önleme amacıyla, ilgili kamu idareleri, donatanlar ve kıyıdaki kurumlarla yakın işbirliği ile yapılacaktır.

4.3.1.2 **Önerilen Uygulama.** İşletim düzenlemeleri veya liman tesisi güvenlik planlarının, en azından ISPS Kodu Bölüm B/16'nın ilgili metninde yer alanlara denk olması tavsiye olunur.

4.3.2 Donatan/Kaptan

4.3.2.1 **Standart.** Akit Devletler, sorumlu diğer kişilerin yanı sıra donatan ve kaptanlardan, mümkün olduğu kadarıyla, kaçak yolcuların gemiye binmeyi planlamasına engel olacak, bu mümkün olmadığı takdirde ise, geminin limandan ayrılmasından önce onları tespit etmelerini sağlayacak güvenlik ayarlamalarına sahip olmalarını isteyeceklerdir.

4.3.2.2 **Önerilen Uygulama.** Limanlara uğrama ve limanlarda kalış esnasında kaçak yolcu biniş riski mevcut olduğunda, operasyonel düzenlemeler veya gemi güvenlik planları en azından ISPS Kod, paragraf B/9'un ilgili metninde yer alanlara denk olmalıdır.

4.3.2.3 **Standart.** Akit Devletler, yolcu gemileri hariç, kendi bayraklarındaki gemilerin, bir limandan ayrılırken, kaçak yolcu biniş riski var olduğunda, özel bir plan veya program dahilinde, özel gemi türü ve işletmesini dikkate alarak kaçak yolcuların saklanabilecekleri yerlere öncelik vermek suretiyle, kapsamlı bir aramaya tabi tutulmasını isteyeceklerdir. Gizlenmiş kaçak yolculara zarar vermesi muhtemel arama metotları kullanılmayacaktır.

4.3.2.4 **Standart.** Akit Devletler, kendi bayraklarındaki gemilerden, dezenfekte edilecek veya mühürlenecek alanda herhangi bir kaçak yolcu bulunmadığına dair kapsamlı bir arama yapılmadan dezenfekte etme veya mühürleme işlemlerinin yapılmasını talep etmeyeceklerdir.

4.3.3 Ulusal Yaptırımlar

4.3.3.1 **Standart.** Akit Devletler; kaçak yolcular, kaçak yolculuğu teşebbüs eden kişiler ile liman sahasına herhangi bir gemiye, yüke veya yük konteynerine girme niyetiyle bir kaçak yolcuya veya yolculuğa teşebbüs eden kişilere yardım eden herhangi bir kişi veya şirketin cezai kovuşturmasına imkan verecek hukuki kuralları uygulanabilir ölçüde kendi mevzuatına dahil ederler.

C. Kaçak yolcunun gemide göreceği muamele

4.4 Genel ilkeler – insani muamele

4.4.1 **Standart.** Kaçak yolcu olaylarına Standart 4.1'de atf da dâhil olmak üzere, insani ilkelerle uyumlu bir şekilde yaklaşılacaktır. Gemi operasyonlarının emniyeti ile kaçak yolcunun emniyeti ve refahına her hal ve şartta önem verilecektir.

4.4.2 **Standart.** Akit Devletler, kendi bayrağındaki gemileri sevk ve idare eden kaptanlardan, kaçak yolcuya gemide bulunduğu esnada, yeterli beslenmenin, konaklamanın, uygun tıbbi bakımın ve sağlık olanaklarının sağlanması da dahil olmak üzere, kaçak yolcunun güvenliğini, genel sağlığını, refahını ve emniyetini temin için uygun tedbirler almasını isteyeceklerdir.

4.5 Gemide Çalışma

4.5.1 **Standart.** Kaçak yolcuların gemide çalışmalarına, acil durumlar ya da kaçak yolcuların konaklaması ve beslenmesiyle ilgili durumlar dışında izin verilmeyecektir.

4.6 Kaptan tarafından sorgulama ve beyanname

4.6.1 **Standart.** Taraf Devletler, kaptanlardan kaçak yolcunun tabiiyeti/vatandaşlığı ve onun biniş limanı da dâhil olmak üzere kimliğini tespit için yardımcı olmalarını ve planlanan ilk uğrak limanındaki kamu idarelerine sunmak için kaçak yolcunun varlığıyla ilgili bildirim isteyeceklerdir. Bu bildirim ayrıca donatana, biniş limanındaki kamu idarelerine, bayrak Devletine ve eğer gerekliyse sonraki uğrak limanlarına da yapılacaktır.

4.6.2 **Önerilen Uygulama.** Kaptanlar, beyanname ile ilgili bilgi toplarken ayrıntıları ilave 3'te belirtilen formu kullanmalıdır.

4.6.3 **Standart.** Akit Devletler, kendi bayrağındaki gemileri sevk ve idare eden kaptanları, bir kaçak yolcunun kendisini bir mülteci olarak beyan etmesi halinde, bu bilginin kaçak yolcunun güvenliği için elzem olduğu kapsamda gizli tutulması yönünde talimatlandırır.

4.7 Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne Bildirim

4.7.1 **Standart.** Kamu idareleri, tespit ettiği bütün kaçak yolcu olaylarını Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Genel Sekreteri'ne raporlayacaklardır.

D. *Planlanan rotadan sapma*

4.8 **Standart.** Kamu idareleri kendi bayrağındaki gemileri işleten bütün gemi donatanlarından, geminin kaçak yolcuların bindiğinin tespit edildiği ülke karasularını terk etmesinden sonra, gemi kaptanlarını aşağıdaki durumlar hariç tutulmak üzere planlı seferden sapmaması hususunda talimatlandırmasını isteyecektir.

- kaçak yolcunun gemiden iniş izni geminin rotasından saparak yol aldığı limanın bulunduğu devletin kamu idareleri tarafından verilmişse, veya
- gemiden iniş için gerekli belgeler ve izinle birlikte ülkesine geri iade işlemleri hazırlandıysa, veya
- güvenlik ve emniyetin sağlanmasında yetersiz kalınması, sağlık ve insani sebepler varsa, veya
- Kaçak yolcunun gemide önemli bir zaman dilimi boyunca kalması münasebetiyle rotadan sapma ihtiyaç haline gelebilir.
-

E. *Bir kaçak yolcunun gemiden indirilmesi ve iadesi*

4.9 Sefer planına göre ilk uğrak liman Devleti

4.9.1 **Standart.** Bir kaçak yolcunun tespitinden sonra geminin planlanan ilk uğrak limanı kamu idareleri, ulusal mevzuatına göre kaçak yolcunun bu Devlet topraklarına kabul edilebilir olup olmadığına karar verecek ve meseleyi çözmek ve taraflarla işbirliği yapmak için gerekli tüm çabayı gösterecektir.

4.9.2 **Standart.** Bir kaçak yolcunun tespitinden sonra geminin planlanan ilk uğrak limanı ülkesindeki kamu idareleri, kaçak yolcunun, geri iadesi için geçerli bir seyahat belgesinin olduğundan ve tüm transit işlemlerin zamanında yerine getirileceğinden emin olması şartıyla gemiden inmesine izin verecektir,

4.9.3 **Standart.** Bir kaçak yolcunun tespitinden sonra geminin planlanan ilk uğrak limanı ülkesindeki kamu idareleri, kendilerinin veya donatanın geçerli seyahat belgelerini elde edeceği, kaçak yolcunun ülkesine iadesi için zamanında gerekli ayarlamaları yapacağı ve tüm transit gereklerin karşılanacağı hususunda tatmin oldukları takdirde, kaçak yolcunun gemiden inmesine izin verecektir. Kamu idareleri, ayrıca kaçak yolcunun gemide tutulmasının mümkün olmadığı veya kaçak yolcunun gemide tutulmasını engelleyecek diğer faktörlerin mevcut olduğu hallerde, onun yararına gemiden indirilmesini aşağıdaki durumlar dahilinde fakat bunlarla sınırlı kalmamak üzere değerlendirecektir.

- bir meselenin, geminin yola çıkma anında çözüme kavuşturulmamış olması veya
- kaçak yolcunun gemide mevcudiyetinin geminin emniyetli çalışmasını, mürettebat veya kaçak yolcunun sağlığını tehlikeye atacak olması

dahildir.

4.10 Sonraki uğrak limanları

4.10.1 **Standart.** Bir kaçak yolcu, tespitinden sonra, planlanan ilk uğrak limanında gemiden indirilmediğinde, müteakip uğrak limanlarının kamu idareleri, kaçak yolcu gemiden indirilmesiyle ilgili olarak Standart 4.91, 4.92 ve 4.9.3 uyarınca denetleyeceklerdir.

4.11 Tabiiyet Devleti veya ikamet hakkı

4.11.1 **Standart.** Kamu idareleri; uluslararası hukuka göre tam uyruk/vatandaşlık statüsüyle kendi Devletlerine bağlı kaçak yolcuların iadesini kabul edecekler veya kendi ulusal mevzuatlarına göre ülkelerinde bir ikamet hakkını taşıyan kaçak yolcuların iadesini kabul edeceklerdir.

4.11.2 **Standart.** Kamu idareleri; mümkün olduğu takdirde, ülkelerinde vatandaş olduklarını veya ikamet hakkını taşıdıklarını iddia eden kaçak yolcuların kimliğinin ve uyruğunun/vatandaşlığının tespitinde yardımcı olacaklardır. Mümkün olduğu takdirde, kaçak yolcunun tabiiyetinin bulunduğu Devletin yerel büyükelçiliği, konsolosluğu veya diğer diplomatik temsilciliğinden kaçak yolcunun uyruğunun doğrulanmasına ve acil seyahat belgesinin sağlanmasına yardımcı olması istenecektir.

4.12 Biniş Devleti

4.12.1 **Standart.** Kamu idareleri kaçak yolcunun kendi ülkesindeki bir limandan gemiye biniş yaptığının yeterli bir şekilde kanıtlanması durumunda, ilgili kamu idareleri tarafından gemiden alınmasına izin verilmeyen ve biniş limanına geri gönderilebilecek kaçak yolcular hakkında bir inceleme yapar. Biniş limanı kamu idareleri daha önce ülkeye girişini uygun bulmadıkları aynı kaçak yolcu geri almayacaktır.

4.12.2 **Standart.** Kamu idareleri, kendi ülkelerindeki bir limandan gemiye kaçak yolculuğa teşebbüs eden kişilerin bindiğinin yeterli bir şekilde (makul) biçimde kanıtlanması halinde, kaçak yolculuğa teşebbüs eden kişileri kaçak yolcunun bulunduğu gemiden kendi karasularında veya ulusal mevzuatına göre kendi Devletin göç yetki sahasında iken gemiden indirilmesini kabul edecektir. Gemi Donatanına alıkoyma ve gemiden indirme giderleriyle ilgili olarak hiçbir ceza veya harç yüklenmeyecektir.

4.12.3 **Standart.** Kaçak yolculuğa teşebbüs eden kişi, biniş limanında indirilmediği takdirde, bu bölüm hükümleri uyarınca kaçak yolcu sayılacaktır.

4.13 Bayrak Devleti

4.13.1 **Standart.** Geminin bayrak Devletinin kamu idareleri,

- kaçak yolcunun teşhisi ve uyuğunun tespitinde;
- kaçak yolcunun mevcut ilk fırsatta gemiden uzaklaştırılmasına yardım etmek üzere ilgili kamu idaresine talepte bulunulmasında ve
- kaçak yolcunun gemiden alınması veya ülkesine iadesine ilişkin işlemlerin yapılmasında

kaptana/donatana veya uğrak limanındaki yetkili kamu idarelerine yardım edecek ve bunlarla işbirliği yapacaktır.

4.14 Kaçak yolcuların iadesi

4.14.1 **Önerilen Uygulama.** Bir kaçak yolcunun belgeleri yetersiz olduğu takdirde, kamu idareleri; ulusal mevzuat ve güvenlik gerekleriyle uyumlu olduğu ölçüde, kaçak yolcunun bir fotoğrafı ile diğer önemli bilgileri ihtiva eden bir belge ya da ilgili kamu idarelerince kabul edilen uygun bir seyahat belgesi düzenlemelidir. Kaçak yolcunun, mümkünse ya tabii olduğu ülkesine ya da onun yolculuğuna başladığı noktaya herhangi bir ulaştırma aracıyla iadesine yetki veren ve yetkili idarelerince düzenlenen ve bu maksadı açıklayan bir belge, kaçak yolcunun götürülmesini üstlenen işleticiye teslim edilmelidir. Bu notun, transit noktalarındaki veya gemiden iniş noktasındaki yetkili idarelerce istenilen bilgileri ihtiva etmesi gerekir.

4.14.2 **Önerilen Uygulama.** Kaçak yolcunun gemiden indirildiği ülkenin kamu idarelerinin; kaçak yolcunun iadesi esnasında geçilen transit noktalarındaki ilgili kamu idareleriyle, onların kaçak yolcunun statüsü hakkında bilgilendirmesi için iletişime-geçmesi gerekmektedir. Ayrıca, bir kaçak yolcunun iadesi esnasında geçilen transit ülkelerdeki kamu idareleri, normal vize gerekleri ve ulusal güvenlik endişeleri karşılanmak şartıyla, gemiden iniş limanı ülkesinin kamu idarelerinin uzaklaştırma talimatları veya emirleri doğrultusunda seyahat eden kaçak yolcuların, limanları ve hava limanları aracılığıyla transit geçişlerine müsaade etmelidir.

4.14.3 **Önerilen Uygulama.** Bir liman Devleti, bir kaçak yolcunun gemiden indirilmesini reddettiği takdirde, bu Devletin, gereksiz bir gecikme olmaksızın kaçak yolcuyu taşıyan geminin bayrak Devletini böyle bir reddin sebepleri hakkında bilgilendirmelidir.

4.15 Kaçak yolcuların iade ve bakım masrafı

4.15.1 **Önerilen Uygulama.** Bir kaçak yolcunun gemiden indirildiği Devletin kamu idareleri, mümkünse gemisinde kaçak yolcu bulunan donatana, kaçak yolcunun alıkonulması ve iadesine ilişkin karşılamakla yükümlü olduğu masraflar ile kaçak yolcunun belgelendirilmesi dolayısıyla yapacağı ilaveten masraflar hakkında bilgilendirmelidir. Ayrıca, kamu idareleri, gemi donatanının karşılamakla yükümlü olduğu masrafları ulusal mevzuat çerçevesinde ve mümkün olduğu kadar en düşük seviyede tutabilmek için donatanla işbirliğine gitmelidir.

4.15.2 **Önerilen Uygulama.** Bir kaçak yolcunun tahliye edildiği ülkede, bu ülke makamları tarafından gemi donatanının masraflardan mesul tutulması halinde, bu masraflar asgari düzeyde tutulmalıdır.

4.15.3 **Standart.** Kamu idareleri, ulusal mevzuata göre gemi kaptanının varış limanındaki yetkili idarelere bir kaçak yolcunun mevcudiyetini gereği nedeniyle bildirmesi ve kaçak yolcuların gemiye girmelerini engellemek için bütün önleyici makul tedbirlerin alınmış olduğunu beyan etmesi durumunda, gemilere karşı cezaların hafifletilmesini değerlendireceklerdir.

4.15.4 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, donatanlar, kaçak yolcuların naklini önlemek için tasarlanmış tedbirlerin alınması hususunda kontrol idareleri ile onları tatmin etmek maksadıyla işbirliğine gittikleri takdirde, idare vergi hesaplamasında diğer harçların hafifletilmesini ulusal mevzuatları ışığında değerlendirmeleri tavsiye olunur.

Bölüm 5 – Yükün ve diğer eşyanın varışı, beklemesi ve ayrılışı

Bu bölüm, kamu idarelerince, donatan, onun acentesi veya geminin kaptanından yerine getirmesi istenen formaliteler hakkındaki hükümleri ihtiva etmektedir.

A. Genel

5.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin; donatanlar, liman otoriteleri, liman tesisleri ve terminalleriyle işbirliği içinde gemilerin limanda kalış sürelerini en az bir seviyeye çekebilmek için uygun tedbirleri alması, yeterli liman trafik akış düzenlemelerini sağlaması, ve binış, iniş, yükleme, boşaltma, bakım ve benzerleri ile bunlarla bağlantılı güvenlik önlemlerine dair düzenlemeler de dâhil olmak üzere gemilerin varış ve ayrılışlarına dair bütün usulleri sık sık gözden geçirmesi gerekmektedir. Kamu idareleri, mümkünse, gemi çalışma sahasında yük gemilerinin ve yüklerinin giriş ve resmi müsaadesine yönelik düzenlemelerde de bulunur.

5.2 **Önerilen Uygulama** Kamu idareleri; donatanlar, liman otoriteleri ve liman tesisleri ile terminalleriyle işbirliği içinde, yeterli seviyede liman trafik akış düzeni sağlanabilmesi için yükün elleçlenmesi ve işlemlerin tamamlanması prosedürlerinin sorunsuz ve kolay olmasını teminen gerekli düzenlemeler yapmalıdır. Bu ayarlamalar, tahliye için geminin rıhtıma varmasından başlayarak bütün safhaları, kamu idareleri resmi müsaadesini ve aynı zamanda serbest bölgedeki, depolama tesislerindeki, antrepodaki ve ayrıca gerektiğinde yükün müteakip hareketini kapsamalıdır. Serbest bölge, depolama tesisleri ve antrepo ile kamu idarelerinin işlemlerin tamamlanması alanı arasında, mümkünse kolay ulaşım ve transfer imkanı ve alt yapısına sahip, rıhtım sahasına yakın yerde konumlandırılmış kolay ve direkt geçiş sağlanmalıdır.

5.3 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri; mümkünse, donatanlar ve/veya deniz yük terminali operatörlerini, terminallerini özel yükler için depolama tesisleriyle (canlı hayvanların yanı sıra, değerli eşya, kolay bozulabilen yükler, insani atıklar, radyoaktif ve diğer tehlikeli eşya vb) donatmalarını teşvik etmelidir; genel ve özel yük ile posta kalemlerinin deniz yoluyla yüklemeyen veya ithalattan önce depolandığı bu deniz yük terminal alanları, en azından ISPS Kodun B/16 paragrafının ilgili metninde ihtiva edilenlere denk denetim tedbirlerine erişim sağlamalıdır.

5.3bis **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri, saliverilmesinden veya yeniden ihracından ya da ithalatından önce depolanacak olan yükü tanımlamayı yalnızca zorunlu olan asgari düzeydeki veri ile sağlar ve mümkünse bu amaca yönelik ön varış bildiriminde bulunan bilgiyi kullanır.

5.4 **Standart.** Belli tip yükler için ihracat, ithalat ve aktarma lisansları veya izinleri istemeye devam eden bir Akit Devlet, bu lisanslar veya izinlerin derhal elde edilebilmesi ve yenilenebilmesine imkan sağlayan basit prosedürler getirmelidir.

5.5 **Önerilen Uygulama.** Bir sevkiyat niteliği gereği, gümrük, veteriner veya sağlık denetmenleri gibi denetimde bulunmaya yetkili farklı idarelerin dikkatini çektiği takdirde, Akit Devletler: gerekli işlemleri yürütmesi için ya gümrük idarelerini ya da diğer idarelerden birini yetkilendirir veya bu mümkün değilse, söz konusu denetimlerin bir yerde ve minimum gecikmeyle eş zamanlı olarak ve mümkün olduğunca sevkiyat hakkına sahip olan tarafla önceden koordinasyon halinde yürütülmesini sağlayacak yetkilendirmeyi yapar.

5.6 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri; şahsa özel hediye paketleri ve mümkün olduğunca yüksek bir seviyede ayarlanmış olan belli bir değer ve miktarın üzerinde olmayan ticari numunelerin hızlı resmi müsaadesi için basitleştirilmiş idari işlemler uygular.

B. Yük resmi müsaadesi

5.7 **Standart.** Kamu idareleri, herhangi bir yasağa veya kısıtlamaya ve liman güvenliğini veya uyuşturucu kaçakçılığının önlenmesi için öngörülen önlemlere uymak koşuluyla, canlı hayvanlara, kolay bozulabilen eşyaya ve acil niteliği bulunan diğer yüklemelere resmi müsaade önceliği tanıyacaktır.

5.7.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri; resmi müsaadeyi bekleyen eşyanın niteliğini korumak için bütün taraflarla işbirliğine giderek limandaki eşyanın uygulanabilir, emniyetli ve güvenilir biçimde depolanmasına imkan verecek tüm önlemleri almalıdır.

5.8 **Önerilen Uygulama.** Taraf Devletlerin, gemilerle gelen ve yükün yüklenmesi, tahliyesi ve elleçlenmesi için uğrak limanlarında karada kullanılan, özel yük elleçleme teçhizatının geçici kabulünü kolaylaştırmalıdır.

5.9 *Yürürlükte değildir.*

5.10 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri Kyoto Sözleşmesiyle gözden geçirilen, Gümrük İşlemlerinin Basitleştirilmesi ve Uyumuna Dair Uluslararası Sözleşme'nin ilgili hükümleri ve ilişkili rehber kurallarına göre yük resmi müsaadesine yönelik uygulama usullerini belirler.

5.10.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri izin verilen yetkilendirilmiş kişiler için

- (a) Eşyanın tespiti için gerekli olan minimum bilginin sağlanması, eşyanın serbest bırakılması, sağlık, güvenlik ve emniyet gibi konularda risklerin doğru tespit edilmesi ve değerlendirilmesi ve nihai mal beyanının sonradan tamamlanmasına izin verilmesine;
- (b) Eşyanın beyan sahiplerinin iş yerinde veya ilgili kamu idarelerince yetkilendirilen bir başka yerde resmi müsaadesinin alınmasına,
- (c) Eşyanın sıklıkla aynı kişi tarafından ithal veya ihraç edilmesi durumunda, tanınan sürede tüm ithal veya ihraçlar için tek bir eşya beyannamesinin sunulmasına

imkan veren basitleştirilmiş uygulamaları tanıtır.

5.11 **Standart.** Kamu idareleri ilgili kanun ile uyumu sağlama maksadına yönelik fiziki müdahalelerini en alt seviyede tutacaktır.

5.12 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerine; yükün fiziki muayenesini geçerli bir talebe bağlı olarak, gerektiğinde, eşyanın nakil araçlarına yüklendiği noktada veya yükleme devam ederken ya limanda ya da birleştirilmiş yüklerle alakalı olarak yük konteynerinin paketlenmesi ve mühürlendiği yerde, gerçekleştirmesi tavsiye olunur.

5.13 **Standart.** Kamu idareleri istatistiki verileri toplama gereklerinin deniz ticaretinin etkinliğini önemli ölçüde azaltmamasını temin edecektir.

5.14 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri; depolama, resmi müsaade ve yeniden ihraç işlemlerini hızlandırmak ve kolaylaştırmak için gerekli bilgiye ulaşabilmek maksadıyla elektronik bilgi değişim sistemlerini kullanır.

5.14.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idareleri bir başka ülkeden gelen ve yüklenmeyi bekleyen eşyayla alakalı transit işlemlerini hızlı bir şekilde sonlandırır.

C. Yük konteynerleri ve paletleri

5.15 **Standart.** Kamu idareleri, ilgili mevzuatlarıyla uyumlu olarak, gümrük vergilerinin ve diğer vergilerin ve harçların ödenmesine gerek olmaksızın konteynerlere sabitlenmiş olan veya ayrı taşınan yük konteynerleri, paletleri ve yük konteyner teçhizatı ile aksesuarlarının geçici olarak kabulüne izin verecek ve deniz trafiğinde kullanımını kolaylaştıracaktır.

5.16 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin mevzuatlarında; Standart 5.15'de bahsi geçen ve geçici olarak ithal edilen yük konteynerleri, paletleri ve yük konteyner teçhizatı ile alet ve sistemlerin ilgili Devlet tarafından gösterilen zaman dilimi içinde yeniden ihracına imkân vermek üzere basit bir kabul beyannamesiyle yetinmeleri tavsiye olunur. Bu beyan, sözlü veya yetkililerce kabul edilebilecek diğer herhangi bir surette yapılabilir.

5.17 **Standart.** Kamu idareleri Standart 5.15 hükümlerine göre bir Devletin topraklarına giren yük konteynerleri, paletler ve yük konteyner teçhizatı ile alet ve sistemlerin, ithal edilen yükün resmi müsaadesi veya ihraç edilen yükün yüklenmesine imkan vermek üzere, basitleştirilmiş denetim usulleri çerçevesinde ve minimum belgeyle varış limanı sınırlarından ayrılmasına izin verirler.

5.18 **Standart.** Taraf Devletler, Standart 5.15 hükümlerine göre hâlihazırda kabul edilmiş yük konteynerlerinin tamiri için gerekli tamamlayıcı parçaların geçici kabulüne, gümrük vergisi ile diğer vergiler ve ücretler hesaplanmaksızın verirler.

D. Planlanan varış limanında boşaltılmayan yük

5.19 **Standart.** Kamu idareleri, Yük Beyannamesinde listelenmiş herhangi bir yükün, planlanan varış limanında boşaltılmaması halinde, Yük Beyannamesinin değiştirilmesine izin verecekler ve yükün gerçekte gemiye yüklenmediği veya yüklenmesine rağmen bir başka limanda karaya çıkartıldığı hakkında kanaat edindikleri takdirde, yaptırım uygulamaktan kaçınırlar.

5.20 **Standart.** Kamu idareleri, hata ile veya bir başka geçerli sebeple bir yükün planlanan varış limanı dışında bir limanda boşaltılması halinde, yeniden yüklemesini veya planlanan varış yerine sevkini kolaylaştırırlar. Bu hüküm, yasaklanmış veya kısıtlanmış yükler hakkında uygulanmaz.

E. Donatanın sorumluluklarının sınırlandırılması

5.21 **Standart.** Kamu idareleri donatandan, ithalatçı veya ihracatçı olmadığı veya ithalatçı veya ihracatçıyı temsilen hareket etmediği sürece, bir taşıma belgesi veya nüshası üzerinde kamu idarelerinin kullanımına yönelik olarak özel bir bilgilendirme yapmasını istemekten kaçınırlar.

5.22 **Standart.** Kamu idareleri donatanı, ithalatçı veya ihracatçı olmadığı veya ithalatçı veya ihracatçıyı temsilen hareket etmediği sürece, yükün resmi müsaadesiyle bağlantılı olarak ithalatçı veya ihracatçıdan istenen belgelerin sunulmasından veya belgelerin doğrulanmasından sorumlu tutamazlar.

5.23 **Standart.** Donatan, konşimentoda belirtilen şekilde donatan tarafından bilinen, eşyanın giriş çıkışı ile alakalı taşıma belgesinde yer alan bilgiyi sağlamakla yükümlüdür.

Dolayısıyla donatan, sağlanan bilginin gerçek olmadığına ilişkin haklı bir gerekçesi olmadığı sürece, taşıtan müşteri tarafından verilen veriye dayalı olarak bildirim yapılabilir.

5.24 Önerilen Uygulama. Kamu idareleri bir başka Devletin topraklarına bir yük teslimatının taşınmasını sağlamak için bir taraf (grup acentesi, yük göndericisi veya donatan vb.) ile işlem yapan ve sözleşme akdeden kişinin, söz konusu tarafa tam ve doğru yük sevkiyat bilgisi vermekle mükellef kılınmasına yönelik düzenlemeler getirir.

Bölüm 6 – Hayvanlar ve bitkiler hakkında sıhhi tedbirler dâhil halk sağlığı ve karantina

6.1 Standart. Uluslararası Sağlık Tüzüğü'ne taraf olmayan bir Devletin kamu idareleri bu Tüzüğün ilgili hükümlerini uluslararası deniz taşımasına uygulamak için çaba gösterirler.

6.2 Önerilen Uygulama. Sağlık şartları ile coğrafi, sosyal veya ekonomik şartlar dolayısıyla müşterek bazı menfaatlara sahip Taraf Devletlerin, Uluslararası Sağlık Tüzüğü'nün 85. maddesi çerçevesinde Tüzüğün uygulanmasını kolaylaştırması kaydıyla aralarında özel anlaşmalar gerçekleştirmeleri tavsiye olunur.

6.3 Önerilen Uygulama. Bazı hayvanların, bitkilerin veya onların ürünlerinin yüklenmesiyle ilgili olarak Sağlık Sertifikaları veya benzeri belgeler gerekli tutulduğunda, bu sertifikalar ve belgelerin, basit ve açık biçimde hazırlanması ve Taraf Devletlerin de, bu gereklerin standartlaştırılmasında işbirliğine gitmesi tavsiye olunur.

6.4 Önerilen Uygulama. Kamu idareleri; planlanan varış limanı sağlık idaresinin yolcu gemisinden gemi varmadan önce edindiği bilgi üzerine, o geminin limana varışının karantınayı gerektiren bir hastalığı beraberinde getirmeyeceği veya yaymayacağına kanaat getirmesi halinde, o geminin girişine elektronik araçlarla sağlık müsaadesi verilmesini onaylayacaktır. Sağlık idarelerinin, mümkün olduğu ölçüde limana girişinden önce bir gemiye girmelerine izin verilmesi tavsiye olunur.

6.4.1 Standart. Kamu idareleri, donatanlardan, varışta sağlık işlemleri için gerekli herhangi özel tıbbi personel ve teçhizatın mevcut olması şartını kolaylaştırmak amacıyla bir gemideki hastalığın geminin yöneldiği limanın sağlık idarelerine derhal elektronik yoldan bildirimini sağlayabilmek amacıyla işbirliği yapmalarını isteyeceklerdir.

6.5 Standart. Kamu idareleri, bütün seyahat acenteleri ve diğer ilgililerin, ayrılıştan uygun bir süre önce, Uluslararası Sağlık Tüzüğü'ne uygun aşı sertifikası formlarının yanı sıra ilgili ülkelerin kamu idarelerince istenilen aşı listelerini yolculara hazır etmesini temin için ayarlamalar yapacaklardır. Kamu idareleri, aynı biçimde kabulü temin etmek adına, aşı yapanların Uluslararası Aşılama veya Tekrar Aşılama Sertifikalarını haiz olmaları için mümkün olan bütün tedbirleri alacaklardır.

6.6 Önerilen Uygulama. Kamu idarelerinin, mümkün olduğu kadar çok limanda Uluslararası Aşılama veya Tekrar Aşılama Sertifikalarının düzenlenmesini ve aşılamanın yapılmasını olanaklı kılması tavsiye olunur.

6.7 Standart. Kamu idareleri, sağlık tedbirleri ve sağlık formalitelerine hemen başlanmasını, bunların gecikmesizin tamamlanmasını ve ayırım yapmaksızın uygulanmasını sağlayacaklardır.

6.8 Önerilen Uygulama. Kamu idarelerinin, mümkün olduğu kadar çok limanda, diğerlerinin yanı sıra etkili deniz trafiğini sağlamak amacıyla, halk sağlığı, hayvan ve zirai karantina tedbirlerinin uygulanmasına yönelik tesis barındırması tavsiye olunur.

6.9 **Standart.** Bir Devletin mümkün olduğu kadar çok limanında, mürettebat ve yolculara uygun ve mümkün olan acil tıbbi yardım sağlanabilmesi amacıyla, bu nevi sağlık tesisleri bulundurulacaktır.

6.10 **Standart.** Bir limanın sağlık idareleri, bir gemi, halk sağlığına ciddi bir tehlike arz eden acil olaylar hariç, karantina konusu bir hastalığa bulaşık olmadıkça veya bundan şüphelenilmedikçe, diğer herhangi bir bulaşıcı hastalıktan dolayı o geminin yükünün veya kumanyasının boşaltılmasını veya yüklenmesini veya gemiye yakıt ya da su tedarik edilmesini engellemekten kaçınacaklardır.

6.11 **Önerilen Uygulama.** Hayvanların, hayvansal ham maddelerin, ham hayvan ürünlerinin, hayvan gıdasının ve karantinaya konu bitkisel ürünlerin yüklenmesine, belirlenen hallerde ve sertifika gereklerinin boşaltma anında karşılanması kaydıyla izin verilmesi tavsiye olunur.

Bölüm 7 – Muhtelif hükümler

A. Teminat senetleri ve diğer teminat türleri

7.1 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerinin, bir Devletin gümrük, göç, halk sağlığı, zira karantina veya benzeri kanunları ve düzenlemelerine göre donatanlardan sorumluluklarını güvene altına almak için teminat senedi veya diğer bir tür teminat aradıklarında, mümkünse kapsamlı tek bir teminat senedi veya diğer bir tür teminat kullanımına izni vermeleri tavsiye olunur.

B. Liman hizmetleri

7.2 **Önerilen Uygulama.** Bir limandaki kamu idarelerinin normal hizmetlerinin normal çalışma saatleri esnasında ücretsiz sağlanması tavsiye olunur. Kamu idarelerinin olağan gerçek iş yükü süreleriyle uyumlu olarak limanlardaki hizmetleri için normal çalışma saatleri belirlemesi tavsiye olunur.

7.3 **Standart.** Akit Devletler; kamu idarelerinin tahmini varış veya ayrılış zamanı hakkında yeterince bilgilendirilmesi şartıyla, gemilerin varmalarından sonra veya ayrılmaya hazır olduklarında gereksiz gecikmelerini engellemek ve formalitelerin tamamlanması zamanını asgariye indirmek amacıyla, kamu idarelerinin limanlardaki normal hizmetlerini organize etmeye yönelik uygulanabilir bütün tedbirleri alacaklardır.

7.4 **Standart.** Muayene, muayene edilecek kişinin sağlığını tespit etmek için gerekli ise, bir sağlık idaresince, bakteriyolojik veya başka türlü olup olmadığına bakılmaksızın gündüz veya gece herhangi bir zamanda yürütülen herhangi bir tıbbi muayene veya herhangi bir tamamlayıcı muayene için; bir Gemi Sağlık Kontrol Sertifikası veya Gemi Sağlık Kontrol Muafiyet Belgesinin düzenlenip düzenlenmediğini kontrol maksatlı inceleme hariç bir geminin karantina maksatlı incelenmek üzere ziyaret edilmesi için; gemiyle gelen bir yolcuya herhangi bir aşı tatbiki veya bunun sertifikalandırılması için herhangi bir harç istenmekten kaçınılacaktır. Şu kadar ki, bir gemiyle veya geminin yolcuları ya da mürettebatıyla ilgili olarak başkaca tedbirler gerektiğinde ve bunlar bir sağlık idaresi tarafından harca tabi tutulduğunda, bu harçlar ilgili ülkede aynı şekilde tek bir tarife çatısı altında talep edilecek ve ilgili kişiden uyuşu, konutu, ikametgahı ve geminin bandırası, bayrağı, sicili veya mülkiyetiyle ilgili olarak herhangi bir ayırım gözetilmeksizin tahsil edilecektir.

7.5 **Önerilen Uygulama.** Kamu idarelerince verilen hizmetlerin, Önerilen Uygulama 7.2'de zikredilen düzenli çalışma saatleri dışında sağlanması halinde, makul olması ve gerçek maliyetlerini aşmayacak tarzda sunulması tavsiye olunur.

7.6 **Standart.** Bir limandaki trafik hacmi müsaade ettiği ölçüde, kamu idareleri, değerine ve türüne bakılmaksızın yük ve bagajla ilgili formalitelerin tamamlanabilmesi için hizmet verilmesini güvence altına alacaktır.

7.7 **Önerilen Uygulama.** Taraf Devletlerin; bir Devletin diğer bir Devlete, bu diğer Devlete varışta resmi müsaadeyi kolaylaştıracağı takdirde, gümrük, göç, halk sağlığı, bitki ve hayvan karantinasıyla alakalı olarak yolculuktan önce ve yolculuk sırasında gemilerin, yolcuların, mürettebatın, bagajın, yükün ve belgelerin incelenmesine ilişkin belirli kolaylıklar sağlamasına yönelik ayarlamalar yapmaya gayret etmeleri tavsiye olunur.

C. Acil yardım

7.8 **Standart.** Kamu idareleri;

- Felaketin azaltılması çalışması;
- Denizde tehlike altındaki kişilerin emniyetli bir yere götürülmesi maksadıyla kurtarılması;
- Deniz kirliliğiyle mücadele ve kirlenmenin önlenmesi; veya
- Denizde seyir emniyetini, denizde can emniyetini, halkın güvenliği veya deniz çevresinin korunmasını sağlamak için planlanan diğer acil faaliyetlerde;

bulunan gemilerin varış ve ayrılışlarını kolaylaştıracaklardır.

7.9 **Standart.** Kamu idareleri, mümkün olan en geniş kapsamda Standart 7.8'de tarif edilen hususları alakadar eden kişilerin, yükün, malzemenin ve sistemlerin resmi müsaadesini kolaylaştıracaklardır.

7.10 **Standart.** Kamu idareleri, güvenlik tedbirlerini yerine getirmek için ihtiyaç duyulan özel malzeme ve sistemlerin gümrükten hızlıca çıkışına imkan sağlayacaklardır.

D. Ulusal Kolaylaştırma Komiteleri

7.11 **Önerilen Uygulama.** Her Taraf Devletin, deniz sektörüyle yakın işbirliği içinde, bu ekin kolaylaştırma gereklerine dayalı bir ulusal deniz ulaştırması kolaylaştırma programını oluşturma üzerinde çalışması ve kolaylaştırma programının amacını, gereksiz engelleri ve gecikmeleri kaldırmak suretiyle gemilerin, yükün, mürettebatın, yolcuların, posta ve kumanyanın hareketini kolaylaştıracak bütün pratik tedbirleri alması tavsiye olunur.

7.12 **Önerilen Uygulama.** Her Taraf Devletin, liman idareleri, liman tesisleri ve terminalleri ile donatanların yanı sıra hükümet daireleri, acenteler ve uluslararası deniz trafiğinin çeşitli yönlerinden sorumlu diğer örgütler arasında kolaylaştırma tedbirlerinin kabulü ve yerine getirilmesinin teşviki için bir ulusal deniz ulaşımını kolaylaştırma komitesi veya benzeri koordine edici bir ulusal organ kurması tavsiye olunur.

GENEL BEYANNAME/GENERAL DECLARATION

(IMO FAL Form 1)

Varış/
Arrival

Ayrılış/Departure

1.1 Geminin adı ve tipi/Name and type of ship		1.2 IMO numarası/IMO number	
1.3 Çağrı İşareti/Call sign		1.4 Sefer Numarası/Voyage number	
2. Varış/ayrılış limanları (Port of arrival/departure)		3. Varış/Ayrılış tarihi ve zamanı (Date and time of arrival/departure)	
4. Geminin Bayrak Devleti /Flag State of ship	5. Kaptanın adı/Name of master	6. Önceki uğrak limanı/Sonraki uğrak limanı (Last port of call/Next port of call)	
7. Sicil belgesi (bağlama limanı, tarih, Numara)/Certificate of registry (Port; date; number)		8. Gemi acentesinin adı ve iletişim detayları/Name and contact details of ship's agent	
9. Gros ton/Gross tonnage	10. Net ton/Net tonnage		
11. Seferin kısa bilgisi (Önceki uğrak limanı ve sonraki uğrak limanı; gemi üzerinde kalan yükün tahliye limanı)/ Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
12. Yükün kısa tanımı/Brief description of the cargo			
13. Mürettebat sayısı/ Number of crew	14. Yolcu sayısı/Number of passengers	15. Notlar/Remarks	
Ekli belgeler(kopya sayısı ile)/Attached documents (indicate number of copies)			
16. Yük Beyannamesi/Cargo Declaration	17. Gemi stok beyannamesi/Ship's Stores Declaration		
18. Mürettebat listesi/Crew List	19. Yolcu listesi/Passenger List	20. Atık ve artık kabul tesisleri açısından gemi sorumlulukları/The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
21. Mürettebat kişisel eşya beyannamesi (yalnızca varışta)/Crew's Effects Declaration (only on arrival)	22. Deniz sağlık bildirimini (yalnızca varışta)/Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
23. Tarih ve imza (Kaptan, yetkili acente veya zabıt)/Date and signature by master, authorized agent or officer			

YÜK BEYANNAMESİ/CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

						Sayfa No/Page Number
1.1 Gemi adı/Name of ship		1.2 IMO numarası/IMO number				
1.3 Sefer numarası/Voyage number		2. Raporun hazırlandığı liman/Port where report is made				
3. Gemin Bayrak Devleti/Flag State of ship		4. Kaptanın adı/Name of master				
5. Yükleme limanı/Tahliye limanı (Port of loading/Port of discharge)						
Taşıma Belg.no. (B/L No.)	6. İşaretler ve numaralar/Marks and Numbers	7. Ambalajların numarası ve türü; malın tanımı veya varsa HS numarası/Number and kind of packages; description of goods or, if available, the HS Code	8. Malın miktarı/Gross weight	9. Ölçüler/Measurement		
10. Tarih ve imza (Kaptan, yetkili acente veya zabıt)/Date and signature by master, authorized agent or officer						

GEMİ STOK BEYANNAMESİ/SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)

		Varış/Arrival	Ayrılış/Departure	Sayfa numarası/Page Number
1.1 Gemi adı/Name of ship		1.2 IMO numarası/IMO number		
1.3 Çağrı işareti/Call sign		1.4 Sefer numarası/Voyage number		
2. Varış/Ayrılış limanı/Port of arrival/departure		3. Varış/ayrılış tarihi/Date of arrival/departure		
4. Geminin Bayrak Devleti/Flag State of ship		5. Önceki uğrak limanı/Sonraki uğrak limanı (Last port of call/Next port of call)		
6. Gemideki kişi sayısı/Number of persons on board		7. Kalış süresi/Period of stay		
8. Malzeme ismi/Name of article	9. Miktar / Quantity	10. Gemideki yeri/Location on board		11. Resmi onay/ Official use
12. Tarih ve imza (Kaptan, yetkili ajente veya zabıt)/Date and signature by master, authorized agent or officer				

MÜRETTEBAT KİŞİSEL EŞYA BEYANNAMESİ/CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

Sayfa numarası/Page Number

1.1 Gemi adı/Name of ship		1.2 IMO numarası/IMO number			
1.3 Çağrı işareti/Call sign		1.4 Sefer numarası/Voyage number			
2. Gemini Bayrak Devleti/Flag State of ship					
3. No.	4. Soyadı / Family name	5. Adı / Given names	6. Görevi/Rank or rating	7. Gümrük resim, harç ve vergilerinden muaf olmayan veya yasak ve kısıtlamalara tabi olan eşyalar /Effects ineligible for relief from customs duties and taxes or subject to prohibitions or restrictions	8. İmza/Signature
9. Tarih ve imza (Kaptan, yetkili acente veya zabıt)/Date and signature by master, authorized agent or officer					

MÜRETTEBAT LİSTESİ/CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

		<input type="checkbox"/> Varış/Arrival			<input type="checkbox"/> Ayrılış/Departure						<input type="checkbox"/> Sayfa numarası/Page Number
1.1 Gemi adı/Name of ship					1.2 IMO no/IMO number			1.3 Çağrı işareti/Call sign		1.4 Sefer no/Voyage number	
2. Varış/ayrılış limanı (Port of arrival/departure)					3. Varış/ayrılış tarihi (Date of arrival/departure)			4. Gemini Bayrak Devleti/Flag State of ship		5. Önceki liman/Last port of call	
6. No.	7. Soyadı / Family name	8. Adı / Given names	9. Görevi / Rank or rating	10. Uyuşu / Nationality	11. Doğum tarihi/Date of birth	12. Doğum yeri/Place of birth	13. Cinsiyeti/ Gender	14. Kimlik belgesi türü/Nature of identity document	15. Kimlik belgesi no/Number of identity document	16. Kimlik belgesini düzenleyen ülke/Issuing State of identity document	17. Kimlik belgesi geçerlilik bitiş tarihi/Expiry date of identity document
18. İmza ve tarih (Kaptan, yetkili acente veya zabıt)/Date and signature by master, authorized agent or officer											

YOLCU LİSTESİ/PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

Varış /
Arrial

Ayrılış /
Departure

Sayfa no/Page Number

1.1 Gemi adı/Name of ship			1.2 IMO no/IMO number				1.3 Çağrı işareti/Call sign						
1.4 Sefer no./Voyage number			2. Varış/ayrılış limanı (Port of arrival/departure)			3. Varış/ayrılış tarihi (Date of arrival/departure)		4. Geminin Bayrak Devleti/Flag State of ship					
5. Soyadı / Family name	6. Adı/ Given names	7. Uyruğu / Nationality	8. Doğum tarihi/Da te of birth	9. Doğum yeri/Plac e of birth	10. Yeti/Gerder	11. Kimliğin veya seyahat dökümanının türü/Type of identity or travel document	12. Seri nosu/Serial number of identity or travel document	13. Düzenleyen devlet/Issuing State of identity or travel document	14. Seyahat evrakının bitiş tarihi/Expiry date of identity or travel document	15. Biniş limanı/Port of embarkation	16. Vize no, eğer varsa/Visa number if appropriate	17. İniş limanı/Port of disembarkation	18. Transit yolcu olup olmadığı / Transit passenger or not
19. İmza ve tarih (Kaptan, yetkili ajente veya zabıt)/Date and signature by master, authorized agent or officer													

TEHLİKELİ EŞYA MANİFESTOSU/DANGEROUS GOODS MANIFEST
(IMO FAL Form 7)

SOLAS 74, bölüm VII, kural 4.2 ve 7-2.2, MARPOL, Ek III, kural 4.2 ve Bölüm 5.4, IMDG Kod paragraf 5.4.3.1'in gerektirdiği şekilde (As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

Sayfa
numarası /
Page
Number

1.1 Gemi adı/Name of ship			1.2 IMO numarası/IMO number				1.3 Çağrı işareti/Call sign				
1.4 Sefer numarası/Voyage number		2. Geminin Bayrak Devleti/Flag State of ship		3. Yükleme limanı/Port of loading			4. Tahliye limanı/Port of discharge				
5. İstif durumu / Stowage Position	6. Referas numarası / Reference Number	7. İşaretler ve Sayılar -Yük konteyner kimlik numarası -Taşıt sicil numarası (Marks & Numbers - Freight container Identification No(s) - Vehicle registration No(s).)	8. UN numarası/ UN Number	9. Uygun nakliye adı (Teknik özellikler)/Proper Shipping Name/(Technical Specifications)	10. Sınıf/(İkincil risk(ler))- Class/ (Subsidiary Risk(s))	11. Ambalaj grubu/Packing Group	12. İlave bilgi/Deniz kirleneni/Parlama noktası/vs. (Additional Information/Marine Pollutant/Flash point/etc.)	13. Ambalajların sayısı ve türü/Number and kind of packages	14. Ağırlık (kg) veya Hacim (L)/Mass (kg) or Volume (L)	15. EmS	
16. Gemi acentesi/Shipping Agent											
16.1 Yer ve tarih/Place and date											
Acente imzası/Signature of Agent											

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF
INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965

Section 1 – Definitions and general provisions

A. Definitions

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

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

Cargo. Any goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever carried on a ship, other than mail, ship's stores, ship's spare parts, ship's equipment, cargo transport units not carried under a contract of carriage with a shipper, crew's effects and passengers' accompanied baggage.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Master. The person having command of a ship.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B. General provisions

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

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

1.1.1 *Not in use.*

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

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

C. *Systems for the electronic exchange of information*

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

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

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

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

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

1.4 *Not in use.*

1.5 *Not in use.*

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

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

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

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

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

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

1.8 *Not in use.*

1.8.1 *Not in use.*

D. Illicit drug trafficking

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

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

E. Control techniques

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

- the release/clearance of cargo;
- security requirements; and

- their ability to target smuggling,

thereby facilitating the legitimate circulation of persons and goods.

Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship

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

A. General

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

The documents in question are:

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

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

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

2.1.3 **Recommended Practice.** National legislation should specify the conditions for the lodgement of pre-arrival and pre-departure information. With regard to the point in time of transmission of the pre-arrival information, it should not normally be set before the moment the ship has left the country of departure. However, national legislation could, in addition to the

basic rule, also specify the exceptions from this principle where required, e.g. for voyages of short duration.

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

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

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

B. Contents and purpose of documents

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

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

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

- name, type and IMO number of ship
- call sign
- flag State of ship
- voyage number
- particulars regarding registry
- particulars regarding tonnage
- name of master
- name and contact details of ship's agent
- brief description of the cargo
- number of crew
- number of passengers
- brief particulars of voyage
- date and time of arrival/departure
- port of arrival/departure

- the ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities

- last port of call/next port of call.

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

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

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

(a) on arrival

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

(b) on departure

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- name of master
- voyage number
- port of discharge
- in respect of goods loaded at the port in question: freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind

of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code

- transport document numbers for cargo loaded at the port in question.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- name and IMO number of ship
- flag State of ship

- call sign

- voyage number

- family name
- given names

- nationality

- rank or rating

- gender

- date and place of birth

- nature and number of identity document

- issuing State of identity document

- expiry date of identity document

- port and date of arrival/departure of the ship

- last port of call.

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

2.6.3 *Not in use.*

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

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

2.7.1 *Not in use.*

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

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

- name and IMO number of ship
- call sign

- flag State of ship

- voyage number

- family name

- given names

- nationality

- date of birth

- place of birth

- gender

- type of identity or travel document

- serial number of identity or travel document

- issuing State of identity or travel document

- expiry date of identity or travel document

- port of embarkation

- visa number, if appropriate

- port of disembarkation

- port and date of arrival/departure of the ship

- transit passenger or not.

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

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

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

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

- name of ship
- IMO number
- call sign
- voyage number
- flag State of ship
- port of loading
- port of discharge
- stowage position
- reference number
- marks and numbers
 - freight container identification No(s).
 - vehicle registration No(s).
- UN Number
- proper shipping name/(Technical Specifications)
- class/(subsidiary risk(s))
- packing group
- additional information/marine pollutant/flash point/etc.
- number and kind of packages
- mass (kg) or volume (L)
- EmS
- shipping agent.

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

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

C. Documents on arrival

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

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

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

D. Documents on departure

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

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 3 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew List
- 2 copies of the Passenger List

- 1 copy of the Dangerous Goods Manifest.

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

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

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

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

2.13 *Not in use.*

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

2.14 **Standard.** Taking into account the procedures carried out on the arrival of a ship at the first port of call in the territory of a State, shipowners shall only be obligated to submit required information once to the public authorities of a State. The formalities and documents required by the public authorities at any subsequent port of call in that country visited without intermediate call at a port in another country shall be kept to a minimum.

F. Completion of documents

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

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

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

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

for the presentation of a passport or other identity document of a passenger or crew member for visa or similar purposes.

G. Errors and amendments in documentation and penalties therefor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.26 **Standard.** Where guarantees or undertakings are required in respect of costs of treatment or eventual removal or repatriation of the persons concerned, emergency medical

treatment shall not be withheld or delayed while these guarantees or undertakings are being obtained.

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

Section 3 – Arrival and departure of persons

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

A. Arrival and departure requirements and procedures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (a) in cooperation with shipowners and port authorities, introduce suitable arrangements, such as:
 - (i) an individual and continuous method of processing passengers and baggage;
 - (ii) a system which would permit passengers readily to identify and obtain their checked baggage as soon as it is placed in an area where it may be claimed; and
 - (iii) ensuring that facilities and services are available to meet the needs of elderly and disabled passengers;
- (b) ensure that port authorities take all necessary measures so that:
 - (i) easy and speedy access for passengers and their baggage, to and from local transport, is provided; and
 - (ii) if crews are required to report to premises for governmental purposes, those premises should be readily accessible, and as close to one another as practicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.35 *Not in use.*

E. Special measures of facilitation for passengers in transit

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

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

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

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

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

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

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

F. Measures of facilitation for ships engaged in scientific services

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 4 – Stowaways

A. General Principles

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

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

B. Preventive measures

4.3 Ship/Port preventive measures

4.3.1 Port/terminal authorities

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

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

4.3.2 Shipowner/Master

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

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

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

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

4.3.3 National Sanctions

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

C. *Treatment of the stowaway while on board*

4.4 General principles – Humane treatment

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

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

4.5 Work on board

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

4.6 Questioning and notification by the master

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

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

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

4.7 Notification to the International Maritime Organization

4.7.1 **Standard.** Public authorities shall report all stowaway incidents of which they become aware to the Secretary-General of the International Maritime Organization.

D. *Deviation from the planned route*

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

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

- attempts to disembark in other ports on the planned voyage have failed and deviation is necessary in order to avoid that the stowaway remain on board for a significant period of time.

E. Disembarkation and return of a stowaway

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

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

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

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

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

4.10 Subsequent ports of call

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

4.11 State of Nationality or Right of Residence

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

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

4.12 State of Embarkation

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

4.12.2 **Standard.** When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept disembarkation of attempted stowaways, and of stowaways found on board the ship while it is still in their territorial waters or if applicable according to the national legislation of that State in the area of immigration jurisdiction of that State. No penalty or charge in respect of detention or removal costs shall be imposed on the shipowner.

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

4.13 The flag State

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

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

4.14 Return of stowaways

4.14.1 **Recommended Practice.** When a stowaway has inadequate documents, public authorities should, whenever practicable and to an extent compatible with national legislation and security requirements, issue a covering letter with a photograph of the stowaway and any other important information or, alternatively, a suitable travel document accepted by the public authorities involved. The covering letter, authorizing the return of the stowaway either to his/her country of origin or to the point where the stowaway commenced his/her journey, as appropriate, by any means of transportation and specifying any other conditions imposed by the authorities, should be handed over to the operator affecting the removal of the stowaway. This letter will include information required by the authorities at transit points and/or the point of disembarkation.

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

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

4.15 Cost of return and maintenance of stowaways

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

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

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

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

Section 5 – Arrival, stay and departure of cargo and other articles

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

A. General

5.1 **Recommended Practice.** Public authorities should, with the cooperation of shipowners, port authorities and port facilities and terminals, take appropriate measures to ensure that port time may be kept to a minimum, should provide satisfactory port traffic flow arrangements, and should frequently review all procedures in connection with the arrival and departure of ships, including arrangements for embarkation and disembarkation, loading and unloading, servicing and the like and the security measures associated therewith. They should also make arrangements whereby cargo ships and their loads can be entered and cleared, in so far as may be practicable, at the ship working area.

5.2 **Recommended Practice.** Public authorities should, with the cooperation of shipowners, port authorities and port facilities and terminals, take appropriate measures to ensure that satisfactory port traffic flow arrangements are provided so that handling and clearance procedures for cargo will be smooth and uncomplicated. These arrangements should cover all phases from the time the ship arrives at the dock for unloading and public authority clearance, and also free zones, storage facilities, warehousing and onward movement of cargo if required. There should be convenient and direct access between the free zone, storage facilities and cargo warehouse and the public authority clearance area, which should be located close to the dock area with, whenever possible, easy access and transfer capabilities and infrastructure.

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

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

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

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

5.5 **Recommended Practice.** When the nature of a consignment could attract the attention of different agencies authorized to carry out inspections, such as customs and veterinary or sanitary controllers, Contracting Governments should authorize either customs or one of the other agencies to carry out the required procedures or, where that is not feasible, take all necessary steps to ensure that such inspections are carried out simultaneously at one place and with a minimum of delay and whenever possible carried out upon prior coordination with the party having custody of the consignment.

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

B. Clearance of cargo

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

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

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

5.9 *Not in use.*

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

5.10.1 **Recommended Practice.** Public authorities should introduce simplified procedures for authorized persons allowing:

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

- (b) clearance of the goods at the declarants premises or another place authorized by the relevant public authority; and
- (c) submission of a single goods declaration for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person.

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

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

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

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

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

C. Freight containers and pallets

5.15 **Standard.** Public authorities shall, in conformity with their respective regulations, permit the temporary admission of freight containers, pallets and freight container equipment and accessories that are affixed to the container or are being transported separately without payment of customs duties and other taxes and charges and shall facilitate their use in maritime traffic.

5.16 **Recommended Practice.** Public authorities should provide in their regulations, referred to in Standard 5.15, for the acceptance of a simple declaration to the effect that temporarily imported freight containers, pallets and freight container equipment and accessories will be re-exported within the time limit set by the State concerned. Such declaration may take the form of an oral declaration or any other act acceptable to the authorities.

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

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

D. Cargo not discharged at the port of intended destination

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

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

E. Limitation of shipowner's responsibilities

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

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

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

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

Section 6 – Public health and quarantine, including sanitary measures for animals and plants

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

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

6.3 **Recommended Practice.** Where Sanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or products thereof, such certificates and documents should be simple and widely publicized and Contracting Governments should cooperate with a view to standardizing such requirements.

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

6.4.1 **Standard.** Public authorities shall seek the cooperation of shipowners to ensure compliance with any requirement that illness on a ship is to be reported promptly by electronic means to health authorities for the port for which the ship is destined, in order to facilitate

provision for the presence of any special medical personnel and equipment necessary for health procedures on arrival.

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

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

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

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

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

6.10 **Standard.** Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public health, a ship which is not infected or suspected of being infected with a quarantinable disease shall not, on account of any other epidemic disease, be prevented by the health authorities for a port from discharging or loading cargo or stores or taking on fuel or water.

6.11 **Recommended Practice.** Shipments of animals, animal raw materials, crude animal products, animal foodstuffs and quarantinable plant products should be permitted in specified circumstances and when the certification requirements have been met at the time of discharge.

Section 7 – Miscellaneous provisions

A. Bonds and other forms of security

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

B. Services at ports

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

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

7.4 **Standard.** No charge shall be made by a health authority for any medical examination, or any supplementary examination, whether bacteriological or otherwise, carried out at any time of the day or night, if such examination is required to ascertain the health of the person examined, nor for visit to and inspection of a ship for quarantine purposes except inspection of a ship for the issue of a Ship Sanitation Control Certificate or Ship Sanitation Control Exemption Certificate, nor shall a charge be made for any vaccination of a person arriving by ship nor for a certificate thereof. However, where measures other than these are necessary in respect of a ship or its passengers or crew and charges are made for them by a health authority, such charges shall be made in accordance with a single tariff which shall be uniform to the territory concerned and they shall be levied without distinction as to the nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the nationality, flag, registry or ownership of the ship.

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

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

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

C. **Emergency assistance**

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

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

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

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

D. National facilitation committees

7.11 **Recommended Practice.** Each Contracting Government should consider establishing, in close cooperation with the maritime industry, a national maritime transport facilitation programme based on the facilitation requirements of this annex and ensure that the objective of its facilitation programme should be to adopt all practical measures to facilitate the movement of ships, cargo, crews, passengers, mail and stores, by removing unnecessary obstacles and delays.

7.12 **Recommended Practice.** Each Contracting Government should establish a national maritime transport facilitation Committee or a similar national coordinating body, for the encouragement of the adoption and implementation of facilitation measures, between governmental departments, agencies and other organizations concerned with, or responsible for, various aspects of international maritime traffic, as well as port authorities, port facilities and terminals and shipowners.

GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

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

For official use

DANGEROUS GOODS MANIFEST

(IMO FAL Form 7)

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

Page
Number

1.1 Name of ship			1.2 IMO number				1.3 Call sign			
1.4 Voyage number		2. Flag State of ship			3. Port of loading			4. Port of discharge		
5. Stowage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers - Freight container Identification No(s) - Vehicle registration No(s).	8. UN Number	9. Proper Shipping Name/(Technical Specifications)	10. Class/(Subsidiary Risk(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/Marine Pollutant/Flash point/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15 EmS
16. Shipping Agent										
16.1 Place and date										
Signature of Agent										