

تصدر عن وزارة الإعلام
مملكة البحرين

المراسلات

إدارة الشؤون التنظيمية

الجريدة الرسمية

وزارة الإعلام

المنامة - مملكة البحرين

البريد الإلكتروني:

officialgazette@info.gov.bh

الموقع الإلكتروني:

www.mia.gov.bh

السنة السابعة والسبعون

الْجُرِيدَةُ الرَّسْمِيَّةُ

محتويات العدد

قانون رقم (٤) لسنة ٢٠٢٤ بالموافقة على انضمام مملكة البحرين إلى اتفاقية تسهيل

حركة الملاحة البحرية الدولية لعام ١٩٦٥ ٤

قانون رقم (٤) لسنة ٢٠٢٤
بالموافقة على انضمام مملكة البحرين
إلى اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام ١٩٦٥

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام ١٩٦٥، المحررة في لندن بتاريخ ٩
أبريل ١٩٦٥،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

ووفق على انضمام مملكة البحرين إلى اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام
١٩٦٥، المحررة في لندن بتاريخ ٩ أبريل ١٩٦٥، والمرافقة لهذا القانون، مع التحفظ الآتي:
(لأغراض تطبيق المعيار (١.٤) من الفقرة (أ) الواردة في البند (٤) من مرفق الاتفاقية،
فإن مملكة البحرين لا تعتبر نفسها ملزمة بتطبيق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع
اللاجئين لعام ١٩٥١، وبروتوكول الأمم المتحدة الخاص بوضع اللاجئين لعام ١٩٦٧)).

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ أحكام هذا القانون، ويعمل به
من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ٢٠ ذو القعدة ١٤٤٥ هـ
الموافق: ٢٨ مايو ٢٠٢٤ م

اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL)

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية
لعام 1965 ، بصيغتها المعدلة

طبعة 2017

Electronic edition



اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL)

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية
لعام 1965 ، بصيغتها المعدلة

طبعة 2017

الطبعة الأولى صدرت عن المنظمة البحرية الدولية
في عام 1965

4 Albert Embankment, London SE1 7SR
www.imo.org

الطبعة المأثورة 2017

طباعة
CPI Colour

ISBN 978-92-801-4986-9

مطبوعات المنظمة البحرية الدولية
رقم المبيع: ED350A

حقوق الطبع محفوظة للمنظمة البحرية الدولية 2017

جميع الحقوق محفوظة .
لا يجوز نسخ أي جزء من هذه المطبوعة ،
أو تخزينها في نظام استرجاعي ، أو إعادتها ، بأي صورة أو وسيلة
من دون موافقة خطية مسبقة من المنظمة البحرية الدولية

يجوز منح حقوق نسخ و/أو ترجمة هذا المطبوع .
للمزيد من المعلومات ، يرجى الاتصال بقسم المنشورات في المنظمة البحرية الدولية
على العنوان الإلكتروني التالي : copyright@imo.org

أعدت هذه المطبوعة استناداً إلى وثائق رسمية صادرة عن المنظمة البحرية الدولية وثُلت كل الجهود الممكنة لإزالة الأخطاء وإقتباس النص الأصلي بحذافيره . يُرجى
من القراء أن يدركوا أن النص الرسمي الصادر عن المنظمة البحرية الدولية هو الغالب في حال وجود أي تباين بين النصوص .

المحتويات

الصفحة	
v	تصدير
1	مواد اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية
	مرفق
7	البند 1 - تعريفات وأحكام عامة
12	البند 2 - وصول السفينة ومكوئها ومغادرتها الميناء
22	البند 3 - وصول الأشخاص ومغادرتهم
30	البند 4 - المسافرين خلسة
35	البند 5 - وصول البضائع والمواد الأخرى ومكوئها ومغادرتها الميناء
38	البند 6 - الصحة العامة والحجر الصحي ، بما في ذلك التدابير الصحية المتعلقة بالحيوانات والنباتات
39	البند 7 - أحكام متنوعة
	معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية
43	التنزيل 1 - الاستثمارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL)
51	التنزيل 2 - وصول الأشخاص ومغادرتهم
53	التنزيل 3 - استمارة المعلومات الخاصة بالمسافر خلسة المشار إليها في الممارسة المستصوبة 2.6.4
55	التنزيل 4 - المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التعديل 16-38 الفصل 4.5 بشأن المستندات

تصدير

اعتمد المؤتمر الدولي المعني بتسهيل السفر والنقل بحراً اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (اتفاقية FAL) في 9 نيسان/أبريل 1965 . ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 5 آذار/مارس 1967 .

والغرض من الاتفاقية هو تسهيل النقل البحري عبر تبسيط الإجراءات والمعاملات والمستندات المطلوبة لدخول السفن التي تقوم برحلات دولية ومكوّنها ومغادرتها الميناء ، وتقليلها إلى الحد الأدنى . وقد أعدت الاتفاقية أصلاً نتيجة لتزايد تضرر البلدان من العدد المفرط من المستندات التي يُطلب من السفن التجارية تقديمها . ودرجت العادة أن تطلب إدارات الجمارك والهجرة والصحة وغيرها من السلطات الرسمية عدداً كبيراً من المستندات المتعلقة بالسفينة وطاقمها وما على متنها من ركاب وأمتعة وبضائع ويريد . ومع أن معظم القطاعات يعاني من مشكلة المعاملات الإدارية غير الضرورية ، إلا أن قطاع النقل البحري هو أكثرها معاناة منها ، لأنه ميدان دولي كان دوماً ، دون سواء ، لا يعترض على المعاملات والإجراءات المطلوبة منه .

وتشدد الاتفاقية على أهمية تسهيل حركة الملاحة البحرية وتبين الأسباب التي تستدعي من السلطات والجهات المعنية بالمستندات اعتماداً نظام المستندات الموحد الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية وأوصت جميعها باستخدامه على الصعيد العالمي . وتتعهد الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بتوحيد المعاملات التي تسري على حركة الملاحة البحرية الدولية وتبسيطها بغية تسهيلها .

ويتضمن مرفق الاتفاقية أحكاماً ترمي إلى تبسيط الإجراءات والمعاملات والمستندات المطلوبة لدخول السفن ومغادرتها الميناء ، وترمي خصوصاً إلى خفض عدد المستندات التي يمكن أن تطلبها السلطات الرسمية إلى ثمانية . وهذه المستندات هي التالية : التصريح العام وبيان البضائع وبيان مؤن السفينة وبيان أمتعة الطاقم وقائمة أفراد الطاقم وقائمة الركاب ومستندان تقتضيهما اتفاقية البريد العالمية واللوائح الصحية الدولية . وقد أعدت المنظمة البحرية الدولية نماذج موحدة من المستندات الستة الأولى .

وأدرجت في مرفق الاتفاقية ، لتقديم مزيد من العون لتطبيق أحكامها ، "معايير" و"ممارسات مستنوية" بشأن الإجراءات والمعاملات والمستندات المطلوبة المتعلقة بالسفن وطاقمها وما على متنها من ركاب وأمتعة وبضائع ، عند الدخول والمكوّن والمغادرة .

تعديلات على الاتفاقية

على الرغم من أن الاتفاقية أسهمت إلى حد بعيد في إزالة الحواجز التجارية ، فإن دورها ظل محدوداً لسنوات عديدة بسبب عائق كبير ، ألا وهو الآلية المحددة لتعديلها . فهذه الآلية تقتضي إعراب ثلثي الأطراف المتعاقدة عن قبولهم صراحةً لأي تعديل على الاتفاقية ، وهذا أمر يستغرق من الناحية العملية وقتاً طويلاً . ولذلك استُحدثت آلية جديدة تُعرف باسم "القبول الضمني" ، تدخل بموجبها التعديلات حيز التنفيذ تلقائياً في تاريخ محدد مسبقاً ما لم يرفضها صراحةً ثلث البلدان التي صدقت على الاتفاقية ، وقد بدأ مفعولها في عام 1984 (المادة VII) . واستُخدمت آلية القبول الجديدة هذه في أوائل عام 1986 لاعتماد تعديلات ترمي في المقام الأول إلى السماح باستعمال الوسائل الإلكترونية لتجهيز البيانات ووسائل أخرى . ودخلت هذه التعديلات حيز التنفيذ في شهر تشرين الأول/أكتوبر من العام نفسه .

وكان الغرض من تعديلات عام 1990 التي دخلت حيز التنفيذ في 1 أيلول/سبتمبر 1991 تسهيل تخليص معاملات الركاب ، ولاسيما كبار السن والمعاقون . وتتضمن أيضاً أحكاماً بشأن منع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ومكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات .

وتناولت تعديلات عام 1992 التي دخلت حيز التنفيذ في 1 أيلول/سبتمبر 1993 البند المتصلة بتخليص معاملات البضائع والركاب والطاقم والأمتعة ؛ والمتطلبات والمعاملات الخاصة بدخول السفن ومغادرتها الميناء ؛ وتدابير الصحة العامة والحجر

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

الصحي ، بما في ذلك التدابير الصحية المتعلقة بالحيوانات والنباتات ؛ وحدود مسؤوليات مالكي السفن . واشتملت التعديلات على تعريفات جديدة للتدابير الأمنية ومستندات النقل وعلى بنود جديدة بشأن الوسائل الإلكترونية لتجهيز البيانات ، والطرود المرسلّة كهدايا خاصة والعينات التجارية والمعاملات والرسوم القنصلية ، وتقديم المعلومات قبل الاستيراد ، وتخليص المبعّات المتخصصة ، والمستندات المزورة . وفي ضوء هذه التعديلات ، أعيد تنظيم مرفق الاتفاقية .

وتناولت تعديلات عام 1996 التي دخلت حيّز التنفيذ في 1 أيار/مايو 1997 البنود المتصلة بمحتوى المستندات والغرض منها ؛ ومتطلبات وإجراءات الدخول والمغادرة ؛ ومنح التسهيلات للسفن السياحية وركابها ؛ وتدابير أخرى لتسهيل الإجراءات المطلوبة من أفراد أطقم السفن التي تقوم برحلات دولية - السماح لهم بمغادرة السفينة لفترة قصيرة ؛ وتخليص البضائع المخصصة للاستيراد ؛ واللجان الوطنية المعنية بتسهيل المعاملات . وتتّصل التعديلات على معايير جديدة تتعلق بالأشخاص غير المقيول دخولهم ، وعلى ممارسة مستوصية جديدة بشأن الحصول ، قبل وصول السفينة ، على إذن بالدخول من سلطات الهجرة .

وتناولت تعديلات عام 1999 التي دخلت حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2001 البنود المتعلقة باستخدام الوسائل الإلكترونية لتجهيز البيانات ؛ والاتجار غير المشروع بالمخدرات ؛ ومحتوى المستندات المطلوبة عند وصول السفينة ومكوّنها ومغادرتها الميناء والغرض منها ؛ ووصول الأشخاص ومغادرتهم ؛ وتدابير تسهيل معاملات تخليص البضائع والركاب والطاقم والأمتعة ؛ ودخول البضائع وبيع أخرى ومكوّنها ومغادرتها الميناء ؛ وتخليص البضائع المخصصة للتصدير . واشتملت التعديلات على فصل جديد بشأن مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات واعتماد نهج إدارة المخاطر لأغراض التدقيق بحيث يُخفّض مستوى المعاينة الفعلية إلى الحد الأدنى اللازم .

ودخلت تعديلات عام 2002 حيّز التنفيذ في 1 أيار/مايو 2003 وتناولت تعريفات جديدة ؛ ووصول السفن ومكوّنها ومغادرتها الميناء ؛ وأدرجت بنداً جديداً بشأن المسافرين خلسة .

وتناولت تعديلات عام 2005 التي دخلت حيّز التنفيذ في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 2006 تعريفات جديدة ؛ والأحكام العامة والوسائل الإلكترونية لتجهيز البيانات ؛ والاتجار غير المشروع بالمخدرات ؛ ووسائل ضبط الحدود ؛ والعموميات في البند 2 عند وصول السفينة ؛ والمستندات اللازمة عند المغادرة ؛ وإنجاز المستندات ؛ والأخطاء المرتكبة في المستندات والعقوبات التي تستتبعها ؛ ودخول البضائع وبيع أخرى ومكوّنها ومغادرتها الميناء ؛ وتخليص البضائع ؛ والحاويات والمنصات النقالة ؛ والمساعدة في حالات الطوارئ . واشتملت التعديلات على تعريفات جديدة لتخليص الجمركي ، والإفراج الجمركي ، والوقت المقدر لوصول السفينة ، وقائمة البضائع ، والسلع المرسلّة كبريد ، ومستندات السفن وقبول الدخول المؤقت للركاب ؛ وفي إطار التعديلات ، أضيف بند جديد بشأن وسائل ضبط الحدود وأدرج مصطلح "الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر" في البند المكرّس للتدابير الخاصة لتسهيل معاملات توقف السفن في الموانئ لإنزال أفراد من طاقمها أو ركاب أو أشخاص آخرين تم إنقاذهم في البحر ، مرضى أو مصابين بحاجة إلى علاج طبي عاجل . وأقرّت استمارات جديدة صادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) .

وشملت تعديلات عام 2009 التي دخلت حيّز التنفيذ في 15 أيار/مايو 2010 البنود التي تتناول مضمون المستندات المطلوبة عند وصول السفينة ومكوّنها ومغادرتها الميناء والغرض منها ؛ ومتطلبات وإجراءات الدخول والمغادرة ؛ والتدابير المتعلقة بتسهيل تخليص معاملات الركاب والطاقم والأمتعة ؛ وتسهيل معاملات السفن التي تقوم برحلات سياحية ومعاملات ركابها . وفي إطار هذه التعديلات ، أدرجت عبارة "رقم الرحلة" وأقرّت استمارات جديدة صادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) .

وستدخل تعديلات عام 2016 (القرار FAL.12(40)) حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2018 في أعقاب المراجعة الشاملة التي تناولت جميع بنود مرفق الاتفاقية .

وأدرجت هذه التعديلات تعريفات جديدة لوحدة نقل البضائع (CTU) ، وتخليص ، وحماية البضائع ، والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) ، والريان ، ووكيل السفينة ، والنقل ، والنافذة الوحيدة . وسيصبح التبادل الإلكتروني للمعلومات إلزامياً اعتباراً من 9 نيسان/أبريل 2019 مع فترة انتقالية لا تقل عن 12 شهراً . ويشير النص الآن إلى استخدام نطّم "النافذة الوحيدة" ، وجرى تنقيحه بحيث يتم تبايني التمييز بين الجنسين . وأدرجت ثلاثة مستندات جديدة قد تطالبها السلطات

تصنيف

على اليابسة ، وهي المعلومات الأمنية التي تقتضيها اللائحة 2.2.9/2-XI من اتفاقية سولاس ، والمعلومات الإلكترونية المسبقة عن البضائع لأغراض تقييم المخاطر من جانب سلطات الجمارك ، واستمارة الإشعار المسبق بتسليم النفايات إلى مرافق استقبال النفايات في الموانئ . وأدرجت ضمانات إضافية تتصل بإذن النزول إلى اليابسة لأفراد الطاقم . وجرى تنقيح جميع الاستمارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) ، ما عدا استمارة بيان مؤن السفينة (الاستمارة 3 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL)) .

مواد اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

إن الحكومات المتعاقدة :

رغبةً منها في تسهيل حركة الملاحة البحرية عبر تبسيط الإجراءات والمعاملات والمستندات المطلوبة لدخول السفن التي تقوم برحلات دولية ومكوئها ومغادرتها الميناء ، وتقليلها إلى الحد الأدنى ،

اتفقت على ما يلي :

المادة I

تتعهد الحكومات المتعاقدة بأن تعتمد ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية ومرفقها ، كل التدابير المناسبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية وتسريعها ، وللحيلولة دون تأخير السفن وما على متنها من أشخاص وممتلكات بلا داع .

المادة II

(1) تتعهد الحكومات المتعاقدة بأن تتعاون ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية ، لصياغة وتطبيق التدابير التي تسهل دخول السفن ومكوئها ومغادرتها الميناء . ويتعين ، إلى أقصى حد ممكن عملياً ، ألا تكون هذه التدابير أقل مؤاثة من التدابير التي تسري على وسائل النقل الدولية الأخرى ، وإن جاز أن تكون مختلفة عنها باختلاف الأوضاع الخاصة لكل منها .

(2) إن التدابير التي ترمي إلى تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية ، المنصوص عليها بمقتضى هذه الاتفاقية ومرفقها ، تسري أيضاً على سفن الدول الساحلية وغير الساحلية التي تكون حكوماتها أطرافاً في هذه الاتفاقية .

(3) لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية واليخوت .

المادة III

تتعهد الحكومات المتعاقدة بالتعاون لكي توحد ، إلى أعلى درجة ممكنة عملياً ، الإجراءات والمعاملات والمستندات في جميع الميادين التي يؤدي فيها توحيدها إلى تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية وتحسينها ، ولكي تخفف إلى الحد الأدنى من أي تغيير فيها يُعتبر ضرورياً لتلبية متطلبات خاصة ذات طابع داخلي .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

المادة IV

لتحقيق الأهداف الواردة في المواد السابقة من هذه الاتفاقية ، تتعهد الحكومات المتعاقدة بالتعاون بشكل مباشر أو عبر المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية * (المشار إليها في ما بعد باسم "المنظمة") لبحث المسائل المتعلقة بالإجراءات والمعاملات والمستندات المطلوبة ، فضلاً عن تطبيقها على حركة الملاحة البحرية الدولية .

المادة V

(1) لا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية أو مرفقها على أنه يحول دون تنفيذ أي تدابير أكثر يسراً ممنوحة حالياً من قبل حكومة متعاقدة أو قد تمنحها في المستقبل وتعود بالفائدة على حركة الملاحة البحرية الدولية في ظل قوانينها الوطنية أو أحكام أي اتفاق دولي آخر .

(2) لا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية أو مرفقها على أنه يمنع أي حكومة متعاقدة من تطبيق تدابير مؤقتة تعتبرها ضرورية لصون الأخلاق العامة والنظام العام والأمن العام ، أو من العمل للحيلولة دون دخول أو انتشار أمراض أو آفات أو أوبئة قد تضر بالصحة العامة أو تفتك بالحيوانات أو النباتات .

(3) تبقى المسائل غير المنصوص عليها صراحة في هذه الاتفاقية خاضعة لتشريعات الحكومات المتعاقدة .

المادة VI

لأغراض هذه الاتفاقية ومرفقها ، فإن :

(أ) "المعايير" هي تلك التدابير التي يُعتبر تطبيقها بشكل موحد من جانب الحكومات المتعاقدة بموجب الاتفاقية ضرورياً وعملياً لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية ؛

(ب) "الممارسات المستصوبة" هي التدابير التي يُستحسن أن تطبقها الحكومات المتعاقدة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية .

المادة VII

(1) يجوز للحكومات المتعاقدة أن تعطل مرفق هذه الاتفاقية ، إما بناءً على اقتراح إحداها أو بعقد مؤتمر لهذا الغرض .

(2) يجوز لأي حكومة متعاقدة أن تقترح تعديلاً على المرفق عبر إرسال مسودة تعديل إلى الأمين العام للمنظمة (المشار إليه في ما بعد باسم "الأمين العام") :

(أ) تنظر لجنة التسهيلات التابعة للمنظمة في أي تعديل يُتَرحَّح بموجب هذه الفقرة ، شريطة أن يكون قد عُيِّنَ قبل ثلاثة أشهر على الأقل من اجتماع هذه اللجنة . وفي حال اعتماد التعديل من قبل ثلثي الحكومات المتعاقدة الحاضرة والمصوّتة في اللجنة ، يجب على الأمين العام أن يُعمِّمه على جميع الحكومات المتعاقدة .

* تُغيّر اسمها ليصبح المنظمة البحرية الدولية ، وذلك بمقتضى التعديلات التي أُدخلت على اتفاقية إنشائها ودخلت حيز التنفيذ في 22 أيار/مايو 1982 .

المواد IV و V و VI و VII و VIII و IX

- (ب) يبدأ سريان مفعول أي تعديل على المرفق بمقتضى هذه الفقرة بعد مضي خمسة عشر شهراً على قيام الأمين العام بتعميمه على كل الحكومات المتعاقدة ، ما لم يقر تلك هذه الحكومات على الأقل بإخطار الأمين العام خطياً في غضون اثني عشر شهراً من تاريخ تعميمه بأنها لا تقبل الاقتراح .
- (ج) يُبلغ الأمين العام كل الحكومات المتعاقدة بأي إخطار من هذا النوع يتسلمه بمقتضى الفقرة الفرعية (ب) ويتاريخ سريان المفعول .
- (د) إن الحكومات المتعاقدة ليست ملزمة بتعديل لا توافق عليه ، إلا أن عليها اتباع الإجراءات المحدد في المادة VIII من هذه الاتفاقية .

- (3) يدعو الأمين العام إلى عقد مؤتمر للحكومات المتعاقدة للنظر في تعديلات على المرفق ، شريطة أن يطلب ذلك ما لا يقل عن ثلث هذه الحكومات ، وإن كل تعديل يُعتمد أثناء هذا المؤتمر بأغلبية ثلثي الحكومات المتعاقدة الحاضرة والمصوّتة يصبح ساري المفعول بعد ستة أشهر من تاريخ إطلاع الأمين العام للحكومات المتعاقدة على التعديل المعتمد .
- (4) يُبلغ الأمين العام حالاً جميع الحكومات التي وقّعت الاتفاقية باعتماد كل تعديل ودخوله حيّز التنفيذ بمقتضى هذه المادة .

المادة VIII

- (1) يجب على أي حكومة متعاقدة ترى أنه يتعذر عليها أن تتقيد بمعيار ما عبر مواعمة ما تطلبه من إجراءات ومستندات ومعاملات مواعمة تامة معه ، أو تعتبر أنه يتعين ، لأسباب محددة ، طلب إجراءات ومستندات ومعاملات تختلف عن تلك التي ينص عليها هذا المعيار ، أن تبلغ الأمين العام بذلك وأن تطلعه على أوجه الاختلاف القائمة بين ما تعتمد من إجراءات ومستندات ومعاملات وبين هذا المعيار . ويجب إبلاغ الأمين العام بذلك في أقرب أجل ممكن بعد سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة للحكومة المعنية ، أو بعد اتخاذ هذه الحكومة قراراً بطلب إجراءات ومستندات ومعاملات مختلفة عن تلك التي ينص عليها المعيار المذكور .
- (2) حينما يتعلق الأمر بتعديل لمعيار ما أو بمعيار اعتمد حديثاً ، تبلغ الحكومة المتعاقدة الأمين العام بوجود اختلاف وذلك في أقرب أجل ممكن بعد سريان مفعول التعديلات أو بعد اتخاذ قرار بطلب إجراءات ومستندات ومعاملات مختلفة ، ويجوز أن تشير في الوقت نفسه إلى التدابير التي تقترح اتخاذها لمواءمة الإجراءات والمستندات والمعاملات التي تطلبها مواعمة تامة مع المعيار المعدل أو المعيار الجديد .
- (3) إن الحكومات المتعاقدة مدعوة إلى مواعمة الإجراءات والمستندات والمعاملات التي تطلبها ، قدر الإمكان ، مع الممارسات المستتبيرة . ويتعين على أي حكومة متعاقدة ، مجرد قيامها بذلك ، أن تخطر الأمين العام .
- (4) يُبلغ الأمين العام الحكومات المتعاقدة بكل إخطار يتلقاه تشبهاً مع الفقرات السابقة من هذه المادة .

المادة IX

يدعو الأمين العام بناءً على طلب ثلث الحكومات المتعاقدة على الأقل إلى عقد مؤتمر للحكومات المتعاقدة لتنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها . وتُعتمد الأحكام المنقحة أو التعديلات بعد حصولها على أغلبية ثلثي الأصوات في المؤتمر ، ومن ثم تُصدق ويعمّمها الأمين العام على جميع الحكومات المتعاقدة لتقبلها . وبعد مضي عام على قبول ثلثي الحكومات المتعاقدة لتنقيح أو التعديلات ، يسري مفعول كل تنقيح أو تعديل بالنسبة لجميع الحكومات المتعاقدة باستثناء تلك التي تُعلن قبل سريان مفعولها أنها لا توافق عليها . ويجوز للمؤتمر أن يقرر بأغلبية ثلثي الأصوات ، وقت اعتماد تنقيح أو تعديل ما ، أن أياً من الحكومات

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

المتعاقدة التي أعلنت عدم قبولها هذا التنقيح أو التعديل ولا تقرهما في غضون سنة من سريان مفعولهما ، لا تعود ، في ضوء طبيعة هذا التنقيح وهذا التعديل ، طرفاً في الاتفاقية بعد انقضاء الفترة المذكورة .

المادة X

(1) يبقى باب التوقيع على هذه الاتفاقية مفتوحاً لمدة ستة أشهر اعتباراً من هذا اليوم ، ثم يُفتح باب الانضمام إليها لأجل غير مسمى .

(2) يمكن لحكومات الدول الأعضاء في منظمة الأمم المتحدة أو في أي من وكالاتها المتخصصة أو في الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، أو الأطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية عن طريق :

(أ) توقيعها من دون تحفظ عن قبولها ؛

(ب) أو توقيعها مع التحفظ عن قبولها على أن يتبع ذلك قبولها ؛

(ج) أو الانضمام إليها .

ويكون قبولها أو الانضمام إليها عن طريق ايداع صك لدى الأمين العام .

(3) يمكن لحكومة أي دولة لا يحق لها أن تصبح طرفاً في هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 2 من هذه المادة أن تتقدم بطلب عن طريق الأمين العام لتصبح طرفاً فيها . ويُقبل كطرف بموجب الفقرة 2 ، شريطة أن يوافق على طلبها ثلثا أعضاء المنظمة من غير الأعضاء المنتسبين .

المادة XI

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بعد مضي ستين يوماً على التاريخ الذي تقوم فيه حكومات عشر دول على الأقل إما بتوقيع هذه الاتفاقية من دون تحفظ عن قبولها أو بإيداع صك قبولها أو بالانضمام إليها . ويبدأ سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لكل حكومة تقبلها أو تنضم إليها لاحقاً بعد مضي ستين يوماً على تاريخ إيداع صك قبولها أو الانضمام إليها .

المادة XII

بعد انقضاء ثلاث سنوات على سريان مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة لحكومة متعاقدة ، يجوز لهذه الحكومة أن تنسحب منها بإرسال إشعار خطي بهذا الشأن إلى الأمين العام الذي يُبلغ كل الحكومات المتعاقدة بمحتواه وتاريخ وروده . ويصبح هذا الانسحاب نافذاً إما بعد عام من استلام الأمين العام الإشعار أو بعد مدة أطول محددة في الإشعار المذكور .

المادة XIII

(1) (أ) يجب على الأمم المتحدة ، في الحالات التي تتولى فيها السلطة الإدارية لإقليم ما ، أو على كل حكومة متعاقدة مسؤولة عن العلاقات الدولية لإقليم ما ، التشاور بأسرع وقت ممكن مع هذا الإقليم لتوسيع نطاق هذه الاتفاقية بحيث يشملها ، ويجوز لهما الإعلان ، في أي وقت كان وعبر إشعار خطي موجه إلى الأمين العام ، أن الاتفاقية أصبحت تشمل الإقليم المعني .

المواد X و XI و XII و XIII و XIV و XV و XVI

- (ب) تسري هذه الاتفاقية على الإقليم المذكور في الإشعار ، إما اعتباراً من تاريخ استلام هذا الإشعار أو من أي تاريخ آخر محدد فيه .
- (ج) تسري أحكام المادة VIII من هذه الاتفاقية على كل إقليم تشمله الاتفاقية بموجب أحكام هذه المادة ؛ ولذلك ، تشتمل عبارة "ما تطلبه من إجراءات ومعاملات ومستندات" على ما هو سار في الإقليم المعني .
- (د) ينتهي سريان مفعول هذه الاتفاقية في كل إقليم إما بعد مضي عام على استلام الأمين العام إشعاراً بهذا الشأن ، أو في تاريخ لاحق محدد في هذا الإشعار .
- (2) يُبلغ الأمين العام جميع الحكومات المتعاقدة بكل إقليم أصبح مشمولاً بهذه الاتفاقية بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة ، على أن يحدد في كل حالة تاريخ بدء سريان مفعولها .

المادة XIV

يُبلغ الأمين العام كل الحكومات التي وقّعت الاتفاقية وجميع الحكومات المتعاقدة وأعضاء المنظمة بما يلي :

- (أ) عدد التوقيعات على هذه الاتفاقية وتواريخها ؛
- (ب) صكوك قبولها والانضمام إليها المودعة وتواريخ إيداعها ؛
- (ج) تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ بموجب المادة XI ؛
- (د) الإشعارات التي ترد بموجب أحكام المادتين XII و XIII وتواريخها ؛
- (هـ) أي مؤتمر ينقر عقده بمقتضى المادة VII أو IX .

المادة XV

تودع هذه الاتفاقية ومرفقها لدى الأمين العام الذي يرسل نسخاً صادقة مصدّقة منها إلى الحكومات التي وقّعتها والحكومات التي انضمت إليها . ويتولى الأمين العام تسجيلها ، ما أن تدخل حيز التنفيذ ، وذلك بموجب المادة 102 من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة XVI

حُزرت هذه الاتفاقية ومرفقها باللغتين الإنكليزية والفرنسية ، وهذان النصان متساويان في الحجية . وستُعد ترجمة رسمية لها باللغتين الإسبانية والروسية وتودع مع النصين الأصليين الموقعين .

وإشهاداً على ذلك ، قام الموقعون أدناه ، المفوضون بذلك أصولاً من قبل حكوماتهم ، بتوقيع هذه الاتفاقية .
أُبرِمت في مدينة لندن في التاسع من شهر نيسان/أبريل 1965 .

خُذت الترجمات .

مرفق .

البند 1

تعريفات وأحكام عامة

ألف تعريفات

لأغراض تطبيق أحكام هذا المرفق ، ترتبط المعاني أدناه بالعبارات المذكورة قبلها :

محاولة السفر خلسة : هي حالة الشخص الذي يتسلل إلى السفينة أو يختبئ في بضاعة تُحمّل لاحقاً على متن السفينة ، وذلك من دون موافقة مالك السفينة أو ربانها أو أي شخص مسؤول آخر ، ويُكشَف أمره قبل أن تغادر الميناء .

البضائع : هي أي سلع وأغراض ومنتجات ومواد ، أياً يكن نوعها ، منقولة على متن السفينة ، باستثناء البريد والمؤن وقطع الغيار والمعدات الخاصة بالسفينة ووحدات نقل البضائع غير المحمولة بموجب عقد نقل مبرم مع الناقل وممتلكات أفراد الطاقم الشخصية والأمتعة التي يصطحبها الركاب .

وحدة نقل البضائع : حاوية بضائع أو صهريج نقل أو مركبة أو عربة سكك حديد أو أي وحدة مثيلة أخرى .

التخليص : إنجاز المعاملات الجمركية و/أو سائر المعاملات اللازمة لما يلي :

(أ) السماح بدخول البضائع للاستخدام المحلي أو التصدير أو إخضاعها لأغراض جمركية أخرى (ما يُسمى بالتخليص الجمركي) ،

(ب) أو السماح للأشخاص بدخول أراضي دولة ما ،

(ج) أو السماح للسفن بدخول أو مغادرة ميناء ما داخل أراضي دولة ما .

ممتلكات أفراد الطاقم الشخصية : هي الملابس والأغراض المخصصة للاستخدام اليومي وما شابه ، بما في ذلك العملات التي تعود لأفراد الطاقم والمنقولة على متن السفينة .

أفراد الطاقم : هم الأشخاص الذين يتم توظيفهم لتولي مهام على متن السفينة أثناء الرحلة تتعلق بتشغيل السفينة أو خدمتها ، والمدرجة أسماؤهم في قائمة أفراد الطاقم .

السفينة السياحية : هي السفينة التي تقوم برحلة دولية وتنقل ركاباً يشاركون في برنامج جماعي منظم وتوفّر لهم أماكن إقامة على متنها ، وذلك بغرض إجراء زيارات سياحية مؤقتة ومبرمجة عبر ميناء واحد أو عدة موانئ ، والتي لا يتم عادة أثناء رحلتها ما يلي :

(أ) ركوب أو نزول أي ركاب آخرين ؛

(ب) تحميل أو تفريغ أي بضائع .

المستندات : هي مجموعة المعلومات التي تتضمن البيانات اللازمة ، سواء أكانت إلكترونية أم غير إلكترونية .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

الوقت المقدر للوصول : هو الوقت الذي تُقدّر السفينة وصولها فيه إلى محطة الإرشاد التي تخدم الميناء أو تتوقع فيه دخولها موقعاً معيناً في منطقة الميناء التي تسري فيها اللوائح المعمول بها في الميناء .

حاوية البضائع : هي حاوية البضائع الدائمة وبالتالي متينة لدرجة أنه يمكن استخدامها مراراً وتكراراً ؛ وهي مصممة خصيصاً لتسهيل عملية نقل البضائع عبر وسيلة أو وسائل نقل بدون تحميلها مجدداً كخطوة وسطية ؛ وهي مصممة بطريقة تسمح بتثبيتها و/أو مناوئتها بسهولة ، وذلك عبر استخدام الوصلات اللازمة لهذا الغرض ، وتتوفي معايير الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات (CSC) لعام 1972 ، في صيغتها المعدلة . وعبارة "حاوية البضائع" لا تشمل المركبات ولا التغليف ؛ غير أنها تشمل حاوية البضائع المحمولة على قاعدة .

المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) : اعتُمِدَت في 12 كانون الأول/ديسمبر 2002 بالقرار 2 الصادر عن مؤتمر الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، في الصيغة التي قد تعدّلها بها المنظمة .

بيان البضائع : هو المستند الذي تردّ فيها شتى البيانات المستمدة من بوليصة النقل وغيرها من مستندات النقل الصادرة لحمل البضائع على متن السفن .

الريان : الشخص المسؤول عن إمرة السفينة .

الراكب العابر : هو الراكب القادم من بلد أجنبي على متن سفينة بغرض مواصلة رحلته إلى بلد أجنبي آخر على متن سفينة أو بوسيلة نقل أخرى .

الأمتعة التي يصطحبها الركاب : هي الممتلكات ، بما فيها العملات ، المنقولة لصالح راكب ما على متن نفس السفينة التي نقله ، سواء أكانت في حوزته أم لم تكن ، شريطة ألا تكون محمولة بموجب عقد نقل أو اتفاق مماثل آخر .

الميناء : هو أي ميناء أو محطة أو محطة بحرية أو حوض لرسو السفن أو ورشة لتصليح السفن أو مرسى طبيعي يُستخدم عادةً لتحميل البضائع على السفن ونقلها منها وتصليح السفن وإرسائها ، أو أي موقع آخر يمكن أن تتوقف فيه السفينة .

البريد : هو المراسلات وغيرها من الأشياء التي تمنح إدارات البريد لسفينة ما حق نقلها بغرض إيصالها لإدارات بريد في الموانئ التي تتوقف فيها السفينة .

السلطات الرسمية : هي الجهات ، سواء أكانت هيئات أم موظفين ، التي تتولى في دولة ما مسؤولية تطبيق وإنفاذ قوانين ولوائح هذه الدولة المتعلقة بأي جانب من جوانب المعايير والممارسات المستصوبة المدرجة في هذا المرفق .

الإفراج : هو الإجراءات التي تتخذها إدارات الجمارك للسماح بتسليم البضائع التي يتم تخليصها إلى الأشخاص المعنيين .

التدابير الأمنية : هي التدابير التي توضع وتنفذ بموجب اتفاقات دولية لتحسين الأمن على متن السفن وفي مناطق الموانئ والمرافق المينائية والبضائع المنقولة في إطار سلسلة الإمدادات الدولية للكشف عن الأعمال غير المشروعة والحيلولة دون وقوعها *.

وكيل السفينة : هو الجهة التي تمثل مالك السفينة و/أو مستأجرها (الطرف الرئيسي) في الميناء . والوكيل ، إن كُلف ذلك ، مسؤول أمام الطرف الرئيسي عن الحصول ، بالتعاون مع الميناء على مرسى وكل الخدمات المينائية والإدارية ، وعن تلبية احتياجات الریان وأفراد الطاقم وتخليص معاملات السفينة مع الميناء ومسائر السلطات (بما في ذلك تقديم المستندات اللازمة) ، إلى جانب إخراج البضائع أو استلامها نيابةً عن الطرف الرئيسي .

* انظر اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجبة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 (اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة) ، والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) ، والفصل 2-XI من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (اتفاقية سولاس) .

البند 1 - تعريفات وأحكام عامة

مالك السفينة : هو الجهة التي تملك السفينة أو تشغلها ، سواء أكانت شخصاً أم مؤسسة أم كياناً قانونياً آخر ، وأي شخص يعمل نيابة عن هذه الجهة ما خلا وكيل السفينة .

مستندات السفينة : هي الشهادات والمستندات الأخرى التي يتعين على ريان السفينة إبرازها لإثبات تقيّد السفينة باللوائح الدولية أو الوطنية .

تجهيزات السفينة : هي الأشياء التي تحملها السفينة كي تُستخدم على متنها ، باستثناء قطع الغيار ، وتكون نقالة ولكن غير استهلاكية ، وتشمل اللوازم مثل قوارب النجاة وأجهزة الإنقاذ والأثاث وتجهيزات السفينة وما شابه .

قطع غيار السفينة : هي القطع التي تُستخدم لأغراض تصليح السفينة أو لتحل محل قطع أخرى في السفينة التي تحملها .

مؤن السفينة : هي السلع المقرر استخدامها على متن السفينة ، والتي تشمل السلع الاستهلاكية والبضائع المحمولة لبيعها للمسافرين وأفراد الطاقم والوقود وزيوت التسخيم ، باستثناء المعدات وقطع الغيار الخاصة بالسفينة .

الناقل البحري : هو الجهة التي يرد اسمها في بوليصة النقل أو مستند النقل بوصفها الجهة الناقلة و/أو التي تُبرم عقد النقل (أو الجهة التي أبرم باسمها أو نيابة عنها عقد النقل) مع شركة النقل . ويُعرّف الناقل البحري أيضاً بالمُرَبِّل .

إذن النزول إلى اليابسة : هو الإذن الذي تمنحه السلطات الرسمية لأحد أفراد الطاقم بالنزول إلى اليابسة أثناء توقف السفينة في الميناء ، وذلك ضمن حدود جغرافية وزمنية ، إن وجدت ، حسبما تقرره هذه السلطات .

النافذة الوحيدة : هي مرفق يتيح تقديم المعلومات الموحدة التي تشملها الاتفاقية وذلك عبر منفذ وحيد .

المسافر خلسة : هو الشخص الذي يتسلل إلى السفينة أو يختبئ في بضاعة تُحمّل لاحقاً على متن السفينة ، وذلك بدون موافقة مالك السفينة أو ربانها أو أي شخص مسؤول آخر ، ويُكشف أمره بعد مغادرة السفينة ، أو داخل البضاعة عند تفريغها في ميناء الوصول ، ويقوم الريان بإبلاغ السلطات المختصة بأنه مسافر خلسة .

الإدخال المؤقت : هو الإجراء الجمركي الذي يُجيز إدخال بضائع معينة محددة الغرض ومخصصة لإعادة التصدير ضمن فترة زمنية محددة وبدون أن يطرأ عليها أي تغيير ، إلا ذلك الناجم عن اهتلاكها الطبيعي بسبب استخدامها ، إلى منطقة جمركية معفاة كلياً أو جزئياً من رسوم وضرائب الاستيراد ولا تُفرض فيها أي عمليات حظر أو تقييد على الاستيراد ذي الطابع الاقتصادي .

مستند النقل : هو المستند الذي يُثبت وجود عقد للنقل مبرم بين مالك السفينة والناقل البحري ، مثل وثيقة النقل البحري ، أو بوليصة النقل ، أو مستند النقل المتعدد الوسائل .

باء أحكام عامة

في ضوء أحكام الفقرة 2 من المادة ٧ للاتفاقية ، لا تمنع أحكام هذا المرفق السلطات الرسمية من اتخاذ التدابير المناسبة ، بما في ذلك طلب المزيد من المعلومات التي قد تستدعيها الحاجة في حال الاشتباه في حدوث غش أو لمعالجة مشاكل خاصة تشكل خطراً شديداً على النظام العام أو الأمن العام أو الصحة العامة ، مثل الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، والاتجار غير المشروع بالعقاقير المخدرة أو المؤثرات العقلية ، أو لمنع دخول أو انتشار أمراض أو آفات تصيب الحيوان أو النباتات .

1.1 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب تزويدها ، في جميع الحالات ، بالمعلومات الأساسية فقط وتخفيض مقدار المطلوب منها إلى الحد الأدنى .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

1.1.1 غير مستخدم .

2.1 الممارسة المستصوية . بما أنه يمكن طلب بعض المستندات بشكل منفصل وفرض تقييمها لأغراض معينة يستوجبها هذا المرفق ، ينبغي للسلطات الرسمية أن تقوم ، مع مراعاة مصالح الجهات المطلوب منها ملء هذه المستندات والغرض المتوخى من هذه المستندات ، بدمج أي مستدين أو أكثر من المستندات المقرر أن يقدمها الطرف نفسه في مستند وحيد كلما أمكن ذلك وحيثما يؤدي دمجها إلى تسهيل المعاملات بشكل ملموس .

3.1 الممارسة المستصوية . ينبغي أن تكون التدابير والإجراءات التي تفرضها الحكومات المتعاقدة لضمان الأمن أو مكافحة المخدرات فعالة . وينبغي أن تُنفذ هذه التدابير والإجراءات (مثل إدارة المخاطر ومقارنة المعلومات للتحقق منها) بطريقة تتفادى قدر الإمكان أي تضيق على السفن وعلى الركاب والممتلكات الموجودة على متنها ، وتحول دون تأخيرها بلا مسوغ .

جيم نظم التبادل الإلكتروني للمعلومات

3.1 مكرراً المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تتخذ كل التدابير اللازمة لاعتماد نظم التبادل الإلكتروني للمعلومات بحلول 8 نيسان/أبريل 2019 .

3.1 مكرراً ثانياً المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ، عند اعتماد نظم للتبادل الإلكتروني للمعلومات بغية تسهيل تخليص المعاملات ، تزويد مالكي السفن والأطراف الأخرى المعنية بالمعلومات اللازمة عما يلزم توفره لاعتمادها ومنح فترة زمنية انتقالية وافية قبل أن يصبح استخدامها إلزامياً . ويجب ألا تقل هذه الفترة عن 12 شهراً ، على أن تبدأ اعتباراً من تاريخ اعتماد هذه النظم .

3.1 مكرراً ثالثاً . الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تجيز ، لفترة انتقالية ، تقديم المعلومات المطلوبة لعمليات التخليص بصيغتين إلكترونية وورقية .

3.1 مكرراً رابعاً . الممارسة المستصوية . ينبغي للحكومات المتعاقدة أن تشجع السلطات الرسمية على اتخاذ الترتيبات التي تتيح تقديم كل المعلومات التي تطلبها السلطات الرسمية عن وصول السفن والأشخاص والبضائع ومكوئها ومغادرتها الميناء عبر "نافذة وحيدة" مما يتيح تقادي تقديمها أكثر من مرة .

وينبغي أيضاً اعتبار النافذة الوحيدة الآلية الإطار الذي تستخدمه السلطات الرسمية لاطلاع الجهات المعنية على القرارات وسائر المعلومات التي تشملها الاتفاقية .

4.1 غير مستخدم .

5.1 غير مستخدم .

6.1 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية عندما تعتمد نظاماً للتبادل الإلكتروني للمعلومات لإنجاز إجراءات تخليص السفن ، أن تقصر المعلومات التي تطلبها من مالكي السفن وسائر الأطراف المعنية على تلك التي تقتضيها اتفاقية التسهيلات (FAL) .

6.1 مكرراً المعيار . عند اعتماد نظم التبادل الإلكتروني للمعلومات التي تطلبها السلطات الرسمية عن وصول السفن والأشخاص والبضائع ومكوئها ومغادرتها الميناء لتسهيل تخليص المعاملات ، يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تحتل السلطات الرسمية وسائر الجهات المعنية (مالكو السفن وشركات المناولة والموانئ ، و/أو وكلاء النقل ، وجهات أخرى) على إرسالها تبعاً للمعايير التي حددتها الأمم المتحدة ، ولاسيما المعايير التي تشملها قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكتروني لشؤون الإدارة والتجارة والنقل (UN/EDIFACT) أو أي معايير أخرى متفق عليها دولياً ، منها مثلاً معيار XML .

البند 1 - تعريفات وأحكام عامة

6.1 مكرراً ثانياً الممارسة المستصوية . عند اعتماد الصيغ الإلكترونية الجديدة لإرسال المعلومات ، ينبغي للسلطات الرسمية أن تواصل السماح ، بالتوافق مع الأطراف المعنية ، باستخدام الصيغ الإلكترونية الحالية لإرسال المعلومات .

7.1 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، عند التخطيط لاستخدام نُظم التبادل الإلكتروني للمعلومات لإنجاز إجراءات تخليص السفن ، أو عند اعتمادها أو تعديلها ، أن تقوم بما يلي :

- (أ) تمنح جميع الأطراف المعنية ، منذ البداية ، فرصة التشاور ؛
- (ب) تقيم الإجراءات الحالية وتلغي غير الضروري منها ؛
- (ج) تحدد الإجراءات التي يتعين جعلها إلكترونية ؛
- (د) تطبق توصيات الأمم المتحدة وملفات المعلومات الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية والمعايير ذات الصلة بذلك التي وضعتها المنظمة الدولية لتوحيد المعايير (ISO) ، بالقدر العملي الممكن ؛
- (هـ) تكيف هذه النُظم بحيث يمكن استخدامها في تطبيقات متعددة الوسائط ؛
- (و) تتخذ الخطوات الكفيلة بتقليل التكلفة التي يستتبعها اعتماد هذه النُظم على مشغليها وعلى سائر الأطراف الخاصة ؛
- (ز) تراعي مرغوبة تحقيق التوافق مع نُظم معلومات أخرى ذات صلة بذلك .

1.7.1 الممارسة المستصوية . ينبغي للحكومات المتعاقدة أن تحث السلطات الرسمية والأطراف الأخرى المعنية على التعاون أو المشاركة مباشرة في استحداث نُظم إلكترونية تستخدم معايير معتمدة دولياً ، بغية تعزيز إرسال المعلومات عن دخول ومكوث ومغادرة السفن والأشخاص والبضائع وضمان التوافق بين النُظم التي تعتمد عليها السلطات الرسمية وتلك التي تستخدمها الأطراف المعنية الأخرى .

8.1 غير مستخدم .

1 8.1 غير مستخدم .

دال الاتجار غير المشروع بالمخدرات

9.1 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تسعى لإعداد ترتيبات للتعاون مع مالكي السفن وسائر الأطراف المعنية لتحسين قدراتهم على مكافحة تهريب المخدرات وفي الوقت نفسه تسهيل المعاملات المطلوبة منهم . ويجوز أن تستند هذه الترتيبات إلى مذكرات التفاهم الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية وإلى الخطوط التوجيهية المتصلة بها .

10.1 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ومالكي السفن وسائر الأطراف المعنية بالمعلومات التجارية والمعلومات الأخرى الحساسة احترام الطابع السري لهذه المعلومات ، في حال أطلعت عليها في إطار ترتيبات التعاون .

هاء وسائل ضبط الحدود

11.1 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تستعين بنهج إدارة المخاطر لتعزيز إجراءات ضبط الحدود في المجالات التالية :

- الإفراج عن البضائع وتخليصها ؛
 - المتطلبات الأمنية ؛
 - القدرة على استهداف التهريب ،
- مما يُسهّل الحركة المشروعة للأشخاص والبضائع .

البند 2

وصول السفينة ومكوئها ومغادرتها الميناء

يتضمن هذا القسم الأحكام المتعلقة بالمعاملات الرسمية التي تطلبها السلطات الرسمية من مالكي السفن عند وصول السفينة إلى الميناء ومكوئها فيه ومغادرتها إياه ، وهذا لا يعني قطعاً أنه لا يتم تقديم الشهادات والمستندات الأخرى التي توفرها السفينة والمتعلقة بتسجيلها وقياساتها وأمنها وطاقمها ، وغير ذلك من المسائل ذات الصلة بذلك ، إلى السلطات المختصة بغرض التدقيق فيها . *

ألف - عموميات

1.2 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية ، عند وصول السفن التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية وعند مغادرتها الميناء ، أن تطلب تقديم مستندات غير تلك التي ينص عليها هذا البند .

وفي ما يلي عرض للمستندات المطلوبة :

- التصريح العام
- بيان البضائع
- بيان مؤن السفينة
- بيان أمتعة أفراد الطاقم
- قائمة أفراد الطاقم
- قائمة الركاب
- بيان السلع الخطرة
- المستند الذي تقتضيه اتفاقية البريد العالمية
- الإقرار الصحي البحري
- المعلومات الأمنية التي تقتضيها اللائحة XI-2/2.9 من اتفاقية سولاس
- المعلومات الإلكترونية المسبقة عن البضائع لأغراض تقييم المخاطر من جانب سلطات الجمارك
- استمارة الإشعار المسبق بتسليم النفايات إلى مرافق استقبال النفايات في الموانئ ، وذلك عند إرسالها إلى المنظمة .

1.1.2 المعيار . لا يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تفرض معاملات أو رسوم أو نفقات فصلية تتصل بالمستندات التي تقتضيها إجراءات تخليص السفن ، بما في ذلك تقديم المستندات إلكترونياً .

2.1.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ، تسهياً لمعالجة المعلومات التي تطلبها لتسريع الإفراج عن البضائع والأشخاص/تخليص معاملاتهم ، أن تتبنى إجراءات تتيح إحالة المعلومات قبل وصول السفينة ومغادرتها الميناء .

3.1.2 الممارسة المستصوية . ينبغي أن تحدد القوانين الوطنية شروط إحالة المعلومات قبل وصول السفينة ومغادرتها الميناء . وإن توقيت إرسال المعلومات قبل وصول السفينة لا ينبغي عادةً أن يسبق وقت مغادرة السفينة البلاد . بيد أن القوانين الوطنية تستطيع أن تحدد أيضاً ، إضافة إلى القاعدة الأساسية ، الحالات الاستثنائية لهذا المبدأ ، عند الاقتضاء ، منها مثلاً ما يتعلق بالرحلات التي تكون أقصر مدة .

* انظر التعميم LEG.2/Circ.3 - MSC.1/Circ.1586 - MEPC.1/Circ.873 - FAL.2/Circ.131 .

البيد 2 - وصول السفينة ومكوئها ومغادرتها الميناء

3.1.2 مكرراً الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، في ما يتعلق بتقديم معلومات إلكترونية مسبقة عن البضائع لأغراض تقييم المخاطر من جانب الجمارك ، أن تأخذ في اعتبارها الحدود الزمنية الواردة في إطار المعايير لتأمين التجارة وتسهيلها (SAFE) الصادر عن منظمة الجمارك العالمية .

4.1.2 الممارسة المستصوية . لا ينبغي على السلطات الرسمية أن تطلب توفير نسخة منفصلة من التصريح العام وبيان البضائع وقائمة أفراد الطاقم وقائمة الركاب وبيان السلع الخطرة إذا كانت البيانات التي تحتويها هذه المستندات واردة في المعلومات التي أحييت قبل وصول السفينة أو مغادرتها الميناء أو في بيان السفينة .

5.1.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تعيد استخدام المعلومات التي تحال قبل وصول السفينة ومغادرتها الميناء ، حيث تكون هذه المعلومات مطلوبة .

باء محتوى المستندات والغرض منها

2.2 المعيار . يشكل التصريح العام المستند الأساسي الذي يمد السلطات الرسمية بالمعلومات عن السفينة عند وصولها ومغادرتها الميناء .

1.2.2 الممارسة المستصوية . ينبغي قبول التصريح العام نفسه لوصول السفينة ومغادرتها الميناء على حد سواء .

2.2.2 الممارسة المستصوية . لا ينبغي على السلطات الرسمية أن تطلب تضمين التصريح العام معلومات تزيد على المعلومات التالية :

- اسم السفينة وطرزها ورقمها الصادر عن المنظمة البحرية الدولية
- رمز النداء
- دولة علم السفينة
- رقم الرحلة
- تفاصيل التسجيل
- تفاصيل الحمولة بالطن
- اسم الريان
- اسم وكيل السفينة وعنوانه ورقم هاتفه
- وصف موجز للبضائع
- عدد أفراد الطاقم
- عدد الركاب
- معلومات موجزة عن الرحلة
- تاريخ وقت وصول السفينة / مغادرتها الميناء
- ميناء الوصول / المغادرة
- متطلبات السفينة من حيث مرافق استقبال النفايات والفضلات
- آخر ميناء توقف/ميناء التوقف التالي .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

3.2.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل أن يكون التصريح العام مؤرخاً وموقعاً من قبل الريان أو وكيل السفينة أو شخص آخر مخول أصولاً من جانب الريان ، أو مصدقاً على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية .

3.2 المعيار . يشكل بيان البضائع المستند الأساسي الذي يمد السلطات الرسمية بالمعلومات التي تطلبها عن البضائع عند وصول السفينة ومغادرتها الميناء . إلا أنه يجوز لها أن تطلب معلومات منفصلة عن أي بضائع خطرة .

1.3.2 الممارسة المستصوبة . لا ينبغي على السلطات الرسمية أن تطلب تضمين التصريح عن البضائع معلومات تزيد على المعلومات التالية :

(أ) عند الوصول

- اسم السفينة ورقمها الصادر عن المنظمة البحرية الدولية
- دولة علم السفينة
- اسم الريان
- ميناء التحميل
- رقم الرحلة
- ميناء تحرير التصريح
- رقم تعريف حاوية البضائع ، وحيثما يناسب الأمر ، علاماتها وأرقامها ؛ وعدد الطرود ونوعها ؛ وكمية السلع وأوصافها أو رمزها في النظام المنسق (HS) * ، إن كان معروفاً
- أرقام مستندات نقل البضائع التي ستُقرَّع في الميناء المعني
- الموانئ التي ستُقرَّع فيها البضائع المتبقية على متن السفينة
- الموانئ الأولى التي حُمِلت منها السلع التي نُقِلَتْ بمقتضى مستندات النقل المتعدد الوسائل أو بوليصة النقل .

(ب) عند المغادرة

- اسم السفينة ورقمها الصادر عن المنظمة البحرية الدولية
- دولة علم السفينة
- اسم الريان
- رقم الرحلة
- ميناء التفريغ
- بالنسبة للبضائع التي يجري تحميلها في الميناء المعني : رقم تعريف حاوية البضائع ، وحيثما يناسب الأمر ، علاماتها وأرقامها ؛ وعدد الطرود ونوعها ؛ وكمية السلع وأوصافها
- أرقام مستندات نقل البضائع التي يجري تحميلها في الميناء المعني .

2.3.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ، في ما يتعلق بالبضائع المتبقية على متن السفينة ، الاكتفاء بطلب موجز عن الحد الأدنى من المعلومات الأساسية .

* اتفاقية النظام المنسق لتوصيف السلع وتبريمها : المعروف أيضاً باسم "النظام المنسق" (HS) . وقد دخلت هذه الاتفاقية الدولية حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 1988 ؛ والغرض منها وضع نظام توصيف وترميز تستخدمه إدارات الجمارك عند تحديد السلع أو مجموعات السلع بغرض وضع التعريفات الجمركية رجمع الإحصاءات .

البند 2 - وصول السفينة ومكوئها ومغادرتها الميناء

3.3.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل أن يكون التصريح عن البضائع مؤرخاً وموقعاً من قبل الريان ، أو مالك السفينة الذي يصدر مستند النقل ، أو وكيل السفينة أو شخص آخر مخول أصولاً من جانب الريان ، أو مصدقاً على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية .

4.3.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل نسخة من قائمة بضائع السفينة عوضاً عن بيان البضائع شريطة أن تتضمن ، على الأقل ، المعلومات المطلوبة بموجب الممارسة المستصوية 1.3.2 والمعيار 2.3.2 وأن تكون موقعة أو مصدقة ومؤرخة بموجب المعيار 3.3.2 .

1.4.3.2 الممارسة المستصوية . كبديل للمعيار 4.3.2 ، يجوز للسلطات الرسمية أن تقبل نسخة من مستند النقل موقعة أو مصدقة بموجب المعيار 3.3.2 أو مصدقة على أنها مطابقة للأصل ، إذا كانت طبيعة البضائع وكميتها تسمحان بذلك وشريطة ألا تكون المعلومات المطلوبة ولمحددة بموجب الممارسة المستصوية 1.3.2 والمعيار 2.3.2 والتي لا تتضمنها المستندات المذكورة واردة في مستندات أخرى مصدقة على النحو الواجب .

5.3.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل بياناً بالبضائع لا يتضمن قائمة الطرود الموجودة في حوزة الريان غير المدرجة في قائمة النقل ، شريطة تزويدها بمعلومات عن هذه الطرود في مستند مستقل .

4.2 المعيار . يشكل بيان مؤن السفينة المستند الأساسي الذي يمد السلطات الرسمية بما تطلبه من معلومات عن هذه المؤن عند وصول السفينة ومغادرتها الميناء .

1.4.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل أن يكون بيان مؤن السفينة مؤرخاً وموقعاً من قبل الريان أو مسؤول آخر مخول أصولاً من جانب الريان وذي معرفة بمؤن السفينة ، أو مصدقاً على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية .

5.2 المعيار . يشكل بيان أمتعة وممتلكات أفراد الطاقم الشخصية المستند الأساسي الذي يمد السلطات الرسمية بالمعلومات التي تطلبها عن هذه الأمتعة والممتلكات . وهو ليس مطلوباً عند المغادرة .

1.5.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل أن يكون بيان أمتعة وممتلكات أفراد الطاقم الشخصية مؤرخاً وموقعاً من قبل الريان أو مسؤول آخر مخول أصولاً من جانب الريان وذي معرفة بمؤن السفينة ، أو مصدقاً على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية . ولأغراض التحقق على متن السفينة ، يجوز أيضاً للسلطات الرسمية أن تطلب من كل فرد من أفراد الطاقم توقيع التصريح المتعلق بأمتعته الشخصية أو تأكيدها بطريقة تقبلها هذه السلطات .

2.5.2 الممارسة المستصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية في الأحوال العادية طلب معلومات عن أمتعة أفراد الطاقم إلا إذا كانت هذه الأمتعة لا تستوفي شروط الإعفاء من الرسوم والضرائب الجمركية أو كانت ممنوعة أو خاضعة لقيود .

6.2 المعيار . تشكل قائمة أفراد الطاقم المستند الأساسي الذي يتضمن المعلومات التي تطلبها السلطات الرسمية عن عدد أفراد الطاقم وتشكيلته ، عند وصول السفينة ومغادرتها الميناء .

1.6.2 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب تضمين قائمة أفراد الطاقم معلومات تزيد على المعلومات التالية :

- اسم السفينة ورقمها الصادر عن المنظمة البحرية الدولية
- دولة علم السفينة
- رمز النداء
- رقم الرحلة
- الكنية

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

- الاسم
- الجنسية
- الرتبة أو الوظيفة
- نوع الجنس
- تاريخ الميلاد ومكانه
- نوع بطاقة الهوية ورقمها
- الدولة التي أصدرت بطاقة الهوية
- تاريخ انتهاء صلاحية بطاقة الهوية
- ميناء وتاريخ وصول/مغادرة السفينة
- آخر ميناء توقفت فيه السفينة .

2.6.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل أن تكون قائمة أفراد الطاقم مؤرخة وموقعة من قبل الريان أو مسؤول آخر مخول أصولاً من جانب الريان ، أو مصدقة على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية .

3.6.2 غير مستخدم

4.6.2 الممارسة المستصوية . حينما تتوقف سفينة ما ، تقوم برحلات عادية مقرر ، في الميناء نفسه من جديد مرة على الأقل كل 14 يوماً ، وحينما يطرأ تغيير طفيف على تشكيلة الطاقم ، لا ينبغي للسلطات الرسمية أن تطلب من السفينة ، في الأحوال العادية ، تقديم قائمة جديدة كاملة بأفراد الطاقم ، بل ينبغي لها أن تقبل القائمة التي أدخلت عليها التغييرات .

7.2 المعيار . تشكل قائمة الركاب المستند الأساسي الذي يتضمن المعلومات التي تطلبها السلطات الرسمية عن الركاب ، عند وصول السفينة ومغادرتها الميناء .

1.7.2 غير مستخدم .

2.7.2 الممارسة المستصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية أن تطلب ، علاوة على قوائم الركاب ، بطاقات الصعود إلى السفينة أو النزول منها الخاصة بالركاب المدرجة أسماؤهم في هذه القوائم . ولكن يجوز للسلطات الرسمية ، حينما تواجه مشكلات من نوع خاص تشكل خطراً شديداً على الصحة العامة ، أن تطلب من شخص يقوم برحلة دولية أن يزودها خطأ ، عند وصوله ، بعنوانه في المكان الذي يقصده .

3.7.2 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب تضمين قائمة أفراد الطاقم معلومات تزيد على المعلومات التالية :

- اسم السفينة ورقمها الصادر عن المنظمة البحرية الدولية
- رمز النداء
- دولة علم السفينة
- رقم الرحلة
- الكنية
- الاسم
- الجنسية

البند 2 - وصول السفينة ومكوثها ومغادرتها الميناء

- تاريخ الميلاد
 - مكان الميلاد
 - نوع الجنس
 - نوع بطاقة الهوية أو وثيقة السفر
 - الرقم المسلسل لبطاقة الهوية أو وثيقة السفر
 - الدولة التي أصدرت بطاقة الهوية أو وثيقة السفر
 - تاريخ انتهاء صلاحية بطاقة الهوية أو وثيقة السفر
 - ميناء الصعود
 - رقم التأشيرة عند الاقتضاء
 - ميناء النزول
 - ميناء وتاريخ وصول/مغادرة السفينة
 - تحديد ما إذا الراكب مسافراً بغرض العبور .
- 4.7.2 الممارسة المستصوية . ينبغي قبول القائمة التي يضعها مالكو السفن لاستخدامهم الخاص عوضاً عن قائمة الركاب ، شريطة أن تتضمن على الأقل المعلومات المطلوبة بموجب المعيار 3.7.2 وأن تكون مؤرخة وموقعة أو مصدقة بموجب المعيار 5.7.2 .
- 5.7.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل أن تكون قائمة أفراد الطاقم مؤرخة وموقعة من قبل الريان أو وكيل السفينة أو شخص آخر مخول أصولاً من جانب الريان ، أو مصدقة على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية .
- 8.2 المعيار . يشكل بيان السلع الخطرة المستند الأساسي الذي يمد السلطات الرسمية بالمعلومات عن السلع الخطرة .
- 1.8.2 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب تضمين بيان السلع الخطرة معلومات تزيد على المعلومات التالية :
- اسم السفينة
 - رقم السفينة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية
 - رمز النداء
 - رقم الرحلة
 - دولة علم السفينة
 - ميناء التحميل
 - ميناء التفريغ
 - موقع تصنيف البضائع
 - الرقم المرجعي
 - العلامات والأرقام :
 - رقم (أرقام) تعريف حاوية البضائع
 - رقم (أرقام) تسجيل المركبات
 - رقم الأمم المتحدة

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

- الاسم الخاص بالنقل البحري / (المواصفات التقنية)
- الفئة / (الأخطار الثانوية)
- فئة التعبئة
- معلومات إضافية/الملوث البحري/نقطة الوميض/غير ذلك
- عدد الطرود ونوعها
- الكتلة (كـلـغ) أو الحجم (لتر)
- جدول رموز البضائع في حالات الطوارئ
- وكيل النقل البحري .

9.2 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب من السفينة ، عند وصولها أو مغادرتها الميناء ، تقديم أي بيان خطي بشأن الأشياء التي تحملها كبريد ، علاوة على الإقرار الذي تنص عليه اتفاقية البريد العالمية ، شريطة إبراز هذا الإقرار . وإذا لم يتوفر هذا الإقرار ، ينبغي إدراج هذه الأشياء (عددها ووزنها) في بيان البضائع .

10.2 المعيار . يشكّل الإقرار الصحي البحري المستند الأساسي الذي يمدّ السلطات الصحية في الميناء بما تطلبه من معلومات عن الحالة الصحية السائدة على متن السفينة خلال الرحلة وعند الوصول إلى الميناء .

جيم مستندات الوصول

11.2 المعيار . حتى انقضاء الفترة الزمنية الانتقالية المشار إليها في المعيار 1 مكرر ثانياً ، لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب ، عند وصول السفينة إلى الميناء ، تقديم مستندات تزيد على المستندات التالية :

- 5 نسخ من التصريح العام
- 4 نسخ من بيان البضائع
- 4 نسخ من بيان مؤن السفينة
- نسختان من بيان أمتعة أفراد الطاقم
- 4 نسخ من قائمة أفراد الطاقم
- 4 نسخ من قائمة الركاب
- نسخة من بيان السلع الخطرة
- نسخة من بيان الإقرار الصحي البحري
- نسخة من المعلومات الأمنية التي تقتضيها اللائحة 2.2.9/2-XI
- نسخة من استمارة الإخطار المسبق بتسليم النفايات إلى مرافق استقبال النفايات في الموانئ ، وذلك عند إرسالها إلى المنظمة .

وبعد انتهاء الفترة الزمنية الانتقالية ، لا يتعين طلب نسخ ورقية إلا لأسباب قاهرة حيث لا تتوفر الوسائل الإلكترونية لإرسالها .

البند 2 - وصول السفينة ومكوثها ومغادرتها الميناء

دال مستندات المغادرة

12.2 المعيار . حتى انقضاء الفترة الزمنية الانتقالية المشار إليها في المعيار 1 مكرراً ثانياً ، لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب ، عند وصول السفينة إلى الميناء ، تقديم مستندات تزيد على المستندات التالية :

- 5 نسخ من التصريح العام
- 4 نسخ من بيان البضائع
- 3 نسخ من بيان مؤن السفينة
- نسختان من قائمة أفراد الطاقم
- نسختان من قائمة الركاب
- نسخة من بيان السلع الخطرة .

وبعد انتهاء الفترة الزمنية الانتقالية ، لا يتعين طلب نسخ ورقية إلا لأسباب قاهرة حيث لا تتوفر الوسائل الإلكترونية لإرسالها .

1.12.2 المعيار . لا يتعين طلب تقديم بيان جديد بالبضائع عند مغادرة الميناء يشمل البضائع التي سبق أن قُدم بها بيان عند وصول السفينة إلى الميناء نفسه وظلت على متن السفينة .

2.12.2 الممارسة المستصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية أن تطلب تقديم بيان منفصل بمؤن السفينة عند مغادرتها الميناء يشمل مؤن السفينة التي وردت في بيان المؤن عند وصولها ، ولا المؤن التي حُمِلت في الميناء التي يشملها مستند جمركي آخر قُدم لهذا الغرض في هذا الميناء .

3.12.2 المعيار . عندما تطلب السلطات الرسمية تقديم معلومات عن أفراد طاقم السفينة حين مغادرتها ميناء ما ، يتعين عليها أن تقبل نسخة من قائمة أفراد الطاقم التي قُدمت عند وصول السفينة إذا ما وقَّعها من جديد الريان أو مسؤول مخول أصولاً من قبله ، وجرى توثيقها أو تصديقها على نحو تقبله السلطات الرسمية المعنية ، بما يشير إلى كل تغيير طرأ على عدد أفراد الطاقم أو تشكيلته عند مغادرة السفينة ، أو إلى أنه لم يطرأ أي تغيير من هذا النوع أثناء مكوث السفينة في الميناء .

13.2 غير مستخدم

هـ عمليات التوقف المتعاقبة في ميناءين أو أكثر في الدولة ذاتها

14.2 المعيار . في ضوء الإجراءات المطبقة عند وصول السفينة إلى أول ميناء تتوقف فيه في أراضي دولة ما ، يتعين أن يُطلب من مالكي السفن تقديم المعلومات مرة واحدة فقط إلى السلطات الرسمية في دولة ما . ويتعين على السلطات الرسمية أن تكتفي بالقدر الأدنى من المعاملات الرسمية والمستندات في أي ميناء لاحق تتوقف فيه السفينة في ذلك البلد ، شريطة ألا تكون السفينة قد توقفت في هذه الفترة الفاصلة في أي ميناء تابع لبلد آخر .

واو إعداد المستندات

15.2 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تقبل ، كلما أمكن ذلك ، المستندات المنصوص عليها في هذا المرفق ، باستثناء المستندات التي يقتضيها المعيار 7.3 ، وذلك بصرف النظر عن اللغة التي تُقدَّم بها المعلومات المطلوبة ، علماً بأنه يجوز للسلطات المذكورة أن تطلب ترجمتها خطياً أو شفوياً إلى إحدى اللغات الرسمية لبلدها أو للمنظمة إذا رأت ضرورة لذلك .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

16.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل المستندات المقدمة بطريقة مقروءة ومفهومة ، بما فيها المستندات المخطوطة بالحرر أو بقلم رصاص لا يمحي ، أو المعدة بوسائل إلكترونية .

1.16.2 المعيار . إذا كان التوقيع مطلوباً ، يتعين على السلطات الرسمية أن تقبله عندما يتم بخط اليد ، أو يُرسل بالفاكس ، أو يدون بالتخريم أو الختم أو بشكل رموز ، أو بأي وسيلة أخرى ميكانيكية أو إلكترونية ، إذا كان ذلك لا يتنافى مع القوانين الوطنية . ويجب أن يحظى تصديق المعلومات المقدمة عبر وسائل غير ورقية بقبول السلطة الرسمية المعنية وبطريقة تسهل على الجهات المعنية ، بصرف النظر عن مكان إقامتها ، تقديم المعلومات بالوسائل الإلكترونية .

17.2 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية في ميناء الوصول أو التفرغ أو العبور إخضاع أي مستند يتعلق بالسفينة أو بضايعها أو موانئها أو ركبائها أو أفراد طاقمها ، على النحو المشار إليه في هذا البند ، للتصديق القانوني أو التدقيق أو التأكد من صحته من قبل أي من ممثليها في الخارج أو تزويدهم به مسبقاً . ولا يعني ذلك قطعاً أنه يحظر عليهم طلب الاطلاع على جواز سفر أو وثيقة سفر أخرى لراكب ما أو أحد أفراد الطاقم لأغراض تتعلق بالتأشيرة أو لأغراض مماثلة أخرى .

رأي الأخطاء والتعديلات في المستندات وما تستتبعه من عقوبات

18.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تسمح ، من دون تأخير مغادرة السفينة ، بتصحيح الأخطاء التي تُرتكب في مستند منصوص عليه في هذا المرفق ، حينما تكون مقتنعة بأنها أخطاء غير مقصودة وغير جسيمة وغير ناجمة عن إهمال متكرر ، وبأنها لم تُرتكب بنية انتهاك القوانين أو اللوائح ، شريطة الكشف عن هذه الأخطاء قبل الانتهاء من التدقيق في المستند وتصحيحها من دون إبطاء .

19.2 المعيار . إذا اكتُشفت أخطاء في البيانات المحالة على النحو الوارد في التبديل 1 لهذا المرفق والتي جرى التوقيع عليها من جانب مالك السفينة أو رباتها أو من ينوب عنهما أو جرى تصديقها على نحو آخر ، لا تُعرض أي عقوبات قبل أن تمنح السلطات الرسمية هذه الجهات فرصة إقناعها بأن الأخطاء غير مقصودة وغير جسيمة وغير ناجمة عن إهمال متكرر وبأنها لم تُرتكب بنية انتهاك القوانين أو اللوائح المعمول بها في دولة الميناء .

19.2 مكرر المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تسمح بإدخال تعديلات على المعلومات التي سبق أن قُدمت بموجب القوانين واللوائح المنطبقة .

حاء تدابير خاصة لتسهيل معاملات السفن التي تتوقف في الموانئ لإنزال أفراد من طاقمها أو ركاب أو أشخاص آخرين تم إنقاذهم في البحر ، مرضى أو مصابين بحاجة إلى علاج طبي عاجل

20.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تلتزم تعاون مالكي السفن لضمان قيام رباتها السفن ، التي تنوي التوقف في الموانئ لإنزال أفراد من طاقمها أو ركاب أو أشخاص آخرين تم إنقاذهم في البحر ، مرضى أو مصابين بحاجة إلى علاج طبي عاجل ، بإخطار السلطات الرسمية بنيتها هذه في أسرع وقت ممكن قبل توقفها ، وبتزويدها بأوفى ما يمكن من معلومات عن طبيعة المرض أو الإصابة وعن هوية المرضى والمصابين .

21.2 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقوم ، قبل وصول السفينة ، بإبلاغ الريان بأسرع القنوات المتوافرة ، بالمستندات التي يتعين توفيرها والإجراءات التي يتعين اتباعها لإنزال المرضى أو المصابين على جناح السرعة ، وللحصول على إذن بدخول السفينة الميناء من دون تأخير .

22.2 المعيار . بالنسبة للسفن التي تتوقف في الموانئ لإنزال المرضى والمصابين وتزعم مغادرتها فوراً ، يتعين على السلطات الرسمية أن تمنحها الأولوية في المرافصة إذا كانت حالة المريض أو الظروف السائدة في البحر لا تسمح بإنزاله بشكل مأمون في المرسى أو في مشارف الميناء .

البند 2 - وصول السفينة ومكوئها ومغادرتها الميناء

- 23.2 المعيار . بالنسبة للسفن التي تتوقف في الموانئ لإنزال المرضى والمصابين وترجع مغادرتها فوراً ، لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب منها في تقديم المستندات المذكورة في المعيار 1.2 ، باستثناء الإقرار الصحي البحري ، إذا كان لا غنى عنه ، التصريح العام . وفي هذه الحالات ، يتعين على السلطات الرسمية أن تتغاضى عن المهل الزمنية لتقديم المستندات .
- 24.2 المعيار . لا يتعين أن يتضمن التصريح العام ، حينما تطلبه السلطات الرسمية ، معلومات أخرى غير المعلومات المشار إليها في إطار الممارسة المستصوبة 2.2.2 ، بل يتعين ، كلما أمكن ذلك ، أن يتضمن قدرأ أقل منها .
- 25.2 المعيار . حينما تطبق السلطات الرسمية تدابير التدقيق عند وصول سفينة ما قبل إنزال المرضى أو المصابين ، يجب منح الأولوية لتوفير العلاج الطبي العاجل والإجراءات حماية الصحة العامة لا لتدابير التدقيق هذه .
- 26.2 المعيار . حينما يُستَـرَـط تقديم ضمانات أو التزامات بشأن تكاليف علاج المرضى المعنيين أو نقلهم أو إرجاعهم إلى أوطانهم ، يجب ألا يُحجَب العلاج الطبي العاجل أو يجري تأخيرهِ ريثما يتم الحصول على هذه الضمانات أو الالتزامات .
- 27.2 المعيار . يجب منح الأولوية لتوفير العلاج الطبي العاجل والإجراءات حماية الصحة العامة لا لتدابير التدقيق التي تطبقها السلطات الرسمية على المرضى أو المصابين الذين يتم إنزالهم من السفينة .

البند 3

وصول الأشخاص ومغادرتهم

يتناول هذا البند الأحكام المتعلقة بالمعاملات التي تتطلبها السلطات الرسمية بشأن أفراد الطاقم والركاب عند وصول السفينة أو مغادرتها الميناء .

الف متطلّبات وإجراءات الوصول والمغادرة

1.3 المعيار . يشكّل جواز السفر الساري الصلاحية المستند الأساسي الذي يمدّ السلطات الرسمية بالمعلومات عن كل راكب عند وصول السفينة أو مغادرتها الميناء .

1.1.3 الممارسة المستصوية . ينبغي للحكومات المتعاقدة أن تتفق ، قدر المستطاع ، على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف ، على قبول وثائق الهوية الرسمية عوضاً عن جوازات السفر .

2.3 المعيار . يتعيّن على السلطات الرسمية أن تعتمد الترتيبات التي تضمن تمكّن دوائر الهجرة من التدقيق ، مرتين فقط في جوازات سفر الركاب أو وثائق الهوية الرسمية المقبولة عوضاً عنها إحداهما عند الوصول والأخرى عند المغادرة . وإضافة إلى ذلك ، يجوز طلب إبراز جوازات السفر أو وثائق هوية رسمية أخرى للتدقيق أو تحديد الهوية في إطار الإجراءات الجمركية أو غيرها من المعاملات الرسمية عند وصول السفينة ومغادرتها الميناء .

3.3 المعيار . يتعيّن على السلطات الرسمية أن تردّ جوازات السفر أو وثائق الهوية الرسمية المقبولة عوضاً عنها إلى أصحابها بعد التدقيق فيها مباشرة ، ويجب ألاّ تحتجزها بغرض إخضاعها لمزيد من التدقيق إلا إذا كان هناك عائق يحول دون السماح بدخول راكب ما إلى أراضيها .

1.3.3 المعيار . على كل حكومة متعاقدة أن تضمن قيام السلطات الرسمية بمصادرة وثائق السفر المغشوشة أو المزورة أو المزيفة الخاصة بالأشخاص غير المسموح لهم بدخول البلد . ويجب سحب هذه الوثائق من التداول وردها إلى السلطات المختصة عندما يكون ذلك ممكناً عملياً . وعوضاً عن الوثيقة المصادرة ، تُصدر السلطة التي تعيد شخصاً غير مسموح له بالدخول على أعقابها رسالة توضيحية * مشفوعة بنسخة من وثائق السفر المزورة ، إن توفرت ، فضلاً عن أي معلومات أخرى هامة . وتسلّم هذه الرسالة ونسخة وثائق السفر المزورة المرفقة بها إلى المسؤول عن إرجاع الشخص غير المسموح بدخوله إلى حيث أتى . والغرض من هذه الرسالة هو إطلاع السلطات في نقطة العبور و/أو نقطة الصعود إلى السفينة على هذا الأمر .

2.3.3 المعيار . بالنسبة للشخص الذي يُرحّل من نقطة نزوله لاعتباره غير مسموح له بالدخول ، يتعيّن على الحكومات المتعاقدة أن توافق على دخوله أراضيها إذا كان قد ركب السفينة منها . ولا يجوز للحكومات المتعاقدة أن تعيده إلى البلد الذي لم يُسمح له سابقاً بدخوله .

3.3.3 المعيار . قبل قبول النظر في ما إذا كان سيُسمح للركاب وأفراد الطاقم بدخول أراضي دولة ما ، يظل مالك السفينة هو المسؤول عنهم .

4.3.3 الممارسة المستصوية . بعد قبول الركاب وأفراد الطاقم للتحقق من أوراقهم ، سواء أكان هذا القبول مشروطاً أو غير مشروط ، ينبغي أن تكون السلطات الرسمية هي المسؤولة عن الأشخاص المعنيين إذا كانوا تحت رقابتها الفعلية إلى أن يؤذن لهم في الدخول أو يُمنعون منه .

* يتضمن التذييل 2 نموذجاً عن هذه الرسالة التوضيحية .

البند 3 - وصول الأشخاص ومغادرتهم

5.3.3 المعيار . لا يعود على مالك السفينة واجب إخراج أي شخص من أراضي دولة ما اعتباراً من اللحظة التي يُسمح فيها لهذا الشخص بدخول أراضي هذه الدولة .

6.3.3 المعيار . إذا لم يُمنح شخص ما الإذن في دخول أراضي دولة ما ، يتوجب على السلطات الرسمية إخطار مالك السفينة بذلك مندود أي تأخير لا لزوم له والتشاور معه بشأن ترتيبات إبعاده . ويكون مالك السفينة هو المسؤول عن تكاليف إقامة هذا الشخص وإبعاده ، ويصبح مالك السفينة ، في حال إعادة الشخص إلى عينته ، هو المسؤول عن إرجاعه بسرعة إلى :

- البلد الذي صعد منه إلى السفينة ؛
- أو أي مكان آخر يُسمح له بدخوله .

7.3.3 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة ومالكي السفن أن تتعاون ، عندما يكون ذلك ممكناً عملياً ، للتحقق من أن جوازات السفر والتأشيرات صالحة وصحيحة .

4.3 الممارسة المستنصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية أن تطلب من الركاب ، عند صعودهم إلى السفينة أو نزولهم منها ، أو من مالكي السفن الذي يمثلونهم ، تقديم معلومات خطية تشكّل إضافة أو تكراراً لتلك الواردة في جوازات سفرهم أو وثائق هويتهم الرسمية ، إلا إذا كانت هذه المعلومات ضرورية لاستكمال المستندات التي يشملها هذا المرفق .

5.3 الممارسة المستنصوية . إن السلطات الرسمية التي تطلب من الركاب أن يقدموا ، عند الصعود إلى السفينة والنزول منها ، معلومات خطية إضافية ليس الغرض منها ملء أي من المستندات التي يشملها هذا المرفق ينبغي لها أن تكتفي ، بغرض التحقق بمزيد من الدقة من هوية الركاب ، بالبيانات التي تنصّ عليها الممارسة المستنصوية 6.3 (بطاقة الصعود/النزول) . وينبغي للسلطات الرسمية أن تقبل بطاقة الصعود/النزول التي يملؤها الراكب ، ولا ينبغي أن تستوجب أن يملأها أو يُدقّق فيها مالك السفينة . وينبغي قبول استخدام الخط المتصل المقروء في ملء البطاقات ، إلا إذا كانت الاستمارة تشترط استعمال الحروف المنفصلة . وينبغي أن يُطلب من الراكب ملء بطاقة صعود/نزول وحيدة فقط ، يجوز أن تتضمن نسخة كربون وحيدة أو أكثر مُملأ جميعاً في أن واحد .

6.3 الممارسة المستنصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية أن تطلب تضمين بطاقة الصعود/النزول معلومات تزيد على المعلومات التالية :

- الكنية
- الاسم
- الجنسية
- رقم وتاريخ انتهاء صلاحية جواز السفر أو وثيقة الهوية الرسمية الأخرى
- تاريخ الميلاد
- مكان الميلاد
- المهنة
- ميناء الصعود/النزول
- نوع الجنس
- العنوان المقصود
- التوقيع .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

7.3 المعيار . في الحالات التي يُطلب فيها من أشخاص موجودين على متن السفينة أن يقدموا ما يثبت مناعتهم إزاء الحمى الصفراء ، يجب على السلطات الرسمية أن تقبل شهادة التطعيم أو إعادة التطعيم الدولية المحررة وفقاً للنماذج المعتمدة في إطار اللوائح الصحية الدولية .

8.3 الممارسة المستصوية . ينبغي عادةً أن يقتصر الفحص الطبي للأشخاص الموجودين على متن السفينة أو النازلين منها على القادمين من منطقة موبوءة بأمراض خاضعة للحجر الصحي أثناء فترة حضانة المرض المعني (على النحو المنصوص عليه في اللوائح الصحية الدولية) . إلا أنه يجوز إخضاع هؤلاء الأشخاص لفحوص طبية إضافية بموجب اللوائح الصحية الدولية .

9.3 الممارسة المستصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية ، في الأحوال العادية ، أن تخضع للتفتيش الجمركي الأمتعة التي يصطحبها الركاب القادمون ، إلا على أساس عشوائي أو انتقائي . وينبغي الامتناع ، قدر المستطاع ، عن طلب بيان خطي بهذه الأمتعة .

1.9.3 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، متى أمكن ، أن تمتنع عن تفتيش الأمتعة التي يصطحبها الركاب المغادرون ، علماً أن الحاجة قد تقتضي فرض تدابير أمنية ملائمة من الأفضل أن تكون مؤتمنة لتسهيل استعراضها .

2.9.3 الممارسة المستصوية . حينما يتعذر بشكل مطلق تفادي تفتيش الأمتعة التي يصطحبها الركاب المغادرون ، لا ينبغي أن يجري هذا التفتيش في الأحوال العادية إلا على أساس عشوائي أو انتقائي .

10.3 المعيار . يشكل جواز السفر أو بطاقة الهوية الصادرة وفقاً لاتفاقيات منظمة العمل الدولية ، أو بطاقة الهوية البحرية الصالحة والمُعترف بها بحسب الأصول ، المستند الأساسي الذي يمد السلطات الرسمية بمعلومات عن كل فرد من أفراد الطاقم عند وصول السفينة أو مغادرتها الميناء .

1.10.3 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب تضمين بطاقة هوية البحارة معلومات تزيد على المعلومات التالية :

- الكنية
- الاسم
- نوع الجنس
- تاريخ الميلاد ومكانه
- الجنسية
- السمات الجسدية المميّزة
- صورة شمسية (مصدّقة)
- التوقيع
- تاريخ انتهاء الصلاحية (إن وجد)
- السلطة الرسمية التي أصدرت البطاقة .

2.10.3 المعيار . حينما يتعين على بحار أن يدخل بلدًا ما أو يغادره كركاب بأي وسيلة نقل كانت بغرض :

(أ) الالتحاق بسفينته أو الانتقال إلى سفينة أخرى ،

(ب) العبور للالتحاق بسفينته في بلد آخر ، أو العودة إلى وطنه ، أو لأي غرض آخر توافق عليه سلطات البلد المعني ،

البند 3 - وصول الأشخاص ومغادرتهم

يتوجب على السلطات الرسمية أن تقبل من البحار ، عوضاً عن جواز سفر ، وثيقة سفر صالحة إذا كانت تضمن له دخوله من جديد البلد الذي أصدرها .

3.10.3 الممارسة المستنصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية ، في الأحوال العادية ، أن تطلب من أفراد الطاقم تقديم وثائق هوية فردية أو معلومات أخرى غير تلك الواردة في قائمة أفراد الطاقم لتكملة بطاقة هوية البحار .

باء التدابير التي ترمي إلى تسهيل معاملات البضائع والركاب وأفراد الطاقم والأمتعة

11.3 الممارسة المستنصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، بالتعاون مع مالكي السفن وسلطات الميناء و/أو إدارة الميناء ، أن تتخذ التدابير الملائمة لتسريع عجلة تخليص معاملات الركاب وأفراد الطاقم والأمتعة ، وأن تخصص لهذا الغرض ما يكفي من موظفين وتجهيزات ، مع إيلاء اهتمام خاص لوسائل تحميل الأمتعة وتفريغها ونقلها (بما في ذلك استخدام النظم الآلية) والنقاط التي يتبين أن الركاب غالباً ما يتأخرون فيها . وينبغي أن تتخذ ، عند الضرورة ، الترتيبات اللازمة لتوفير ممر مسقوف بين السفينة ونقطة التدقيق في مستندات الركاب وأفراد الطاقم . وينبغي أن تكون هذه الترتيبات والمنشآت مرنة وقابلة للتوسع بحيث تلبي الاحتياجات الأمنية إذا ازدادت بازدياد التهديدات الأمنية .

1.11.3 الممارسة المستنصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تقوم بما يلي :

- (أ) تتخذ الترتيبات اللازمة بالتعاون مع مالكي السفن وسلطات الموانئ ، ومن ضمنها ما يلي :
 - (i) اتباع طريقة فردية ومتواصلة لتسيير المعاملات الخاصة بالركاب والأمتعة ؛
 - (ii) تطبيق نظام يتيح للركاب التعرف فوراً على أمتعتهم المسجلة وأخذها فور وضعها في مكان يمكن استعادتها منه ؛
 - (iii) ضمان توفير المرافق والخدمات اللازمة التي تلبي احتياجات الركاب من كبار السن والمعاقين ؛
- (ب) تضمن أن تتخذ سلطات الموانئ كل التدابير اللازمة من أجل :
 - (i) تسهيل وتسريع وصول الركاب وأمتعتهم إلى وسائل النقل المحلية ؛
 - (ii) أن يكون الأماكن التي يتعين على أفراد الأطقم التوجه إليها لإتمام الإجراءات الحكومية يسيراً وأن تكون مقاربة قدر الإمكان .

2.11.3 الممارسة المستنصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، حرصاً على تخليص المعاملات بسرعة ، أن تنظر في اعتماد النظام الثنائي الممر لتخليص معاملات الركاب وأمتعتهم وسياراتهم الخاصة .

12.3 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب من مالكي السفن ضمان أن يتخذ العاملون على متن السفن كل التدابير المناسبة لتسريع معاملات وصول الركاب وأفراد الطاقم . ويمكن أن تشمل هذه التدابير ما يلي :

- (أ) إرسال إخطار مسبق إلى السلطات الرسمية المعنية يتضمن الوقت المقدر لوصول السفينة وإطلاعها على أي تغيير فيه ، وعلى خط الرحلة إذا كان يمكن أن يؤثر ذلك في معاملات التفتيش ؛

- (ب) تجهيز مستندات السفينة للتدقيق السريع فيها ؛

* انظر الممارسة المستنصوية 11 والتذييل II للمرفق 3 لاتفاقية كيوتو المنقحة .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

(ج) تهيئة السلام ووسائل الرسو الأخرى حينما تكون السفينة في طريقها إلى الرصيف أو المرسى ؛

(د) القيام على نحو سريع ومنظم بتجميع الأشخاص الموجودين على متن السفينة وتمريضهم على التفتيش ، على أن يكونوا مزودين بالمستندات المطلوبة ، واتخاذ الترتيبات اللازمة لإعفاء أفراد الطاقم من مهامهم الأساسية في غرف المحركات وسائر الأماكن لكي يخضعوا للتفتيش .

13.3 الممارسة المستصوية . عند تدوين الأسماء في مستندات الركاب وأفراد الطاقم ، ينبغي إدراج الكنية أولاً . وفي حال استخدام كنيّتي الأب والأم كليهما ، ينبغي تسجيل كنية الأب أولاً . وعند استخدام المرأة المتزوجة لكنتيتي الزوج والأب كليهما ، ينبغي تسجيل كنية الزوج أولاً .

14.3 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقوم ، بدون تأخير لا لزوم له ، بالتدقيق في مستندات الأشخاص الموجودين على متن السفينة للنظر في ما إذا كان يُسمح لهم بدخول أراضي الدولة .

15.3 الممارسة المستصوية . لا ينبغي للسلطات الرسمية أن تفرض أي عقوبة شديدة أو مبالغ فيها على مالكي السفن إذا تبين لها أن المستندات التي يقدمها راكب لأغراض التدقيق فيها غير كافية ، أو إذا رُفض لهذا السبب السماح لهذا الراكب بدخول أراضي الدولة .

1.15.3 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تشجع مالكي السفن على اتخاذ الاحتياطات اللازمة عند نقطة الصعود إلى السفينة لضمان حمل الركاب كل المستندات المطلوبة لكي تتحقق منها الدول المستقبلية أو دول العبور .

2.15.3 المعيار . إذا لم يُسمح لشخص ما بدخول أراضي الدولة وأبعد منها ، يجب ألا يحول ذلك دون تمكن مالك السفينة من استرداد النفايات التي قد يستتبعها عدم السماح له بذلك .

3.15.3 الممارسة المستصوية . تسهياً وتسريعاً لحركة الملاحة البحرية الدولية ، ينبغي للسلطات الرسمية أن تستخدم في المحطات البحرية وعلى متن السفن الإشارات والرموز الدولية الموحدة التي تضعها أو تعتمد المنظمة بالتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى المختصة ، وتكون مشتركة ، إلى أقصى حد ممكن عملياً ، بين كل وسائل النقل ؛ أما إذا كان الأمر لا يقع ضمن صلاحيات هذه السلطات ، فينبغي لها أن توصي الأطراف المسؤولة في بلدها باستخدامها .

جيم التسهيلات الخاصة للنقل البحري للركاب من كبار السن والمعاقين

16.3 الممارسة المستصوية . ينبغي اتخاذ التدابير التي تمكن الركاب الذين يعانون من ضعف في السمع أو البصر من أن يفهموا بسهولة جميع المعلومات الضرورية المتعلقة بالنقل والسلامة .

17.3 الممارسة المستصوية . إن المواقع المخصصة في المحطة البحرية لكبار السن والمعاقين ، سواء لاستيقانهم فيها أو لأخذهم منها ، ينبغي أن تكون قريبة قدر الإمكان من المداخل الرئيسية . وينبغي أن تُمَيَّز بوضوح بالعلامات اللازمة وأن تكون مرآتها خالية من العوائق .

18.3 الممارسة المستصوية . عندما تكون فرص استخدام وسائل النقل العام محدودة ، ينبغي بذل أقصى الجهد لكي توفر للركاب ذوي القصور الحركي خدمات للنقل العام بتكاليف معقولة عن طريق تعديل وسائل النقل الحالية أو المقرر استحداثها لتتكيف واحتياجاتهم ، أو عن طريق توفير وسائل نقل خاصة بهم .

19.3 الممارسة المستصوية . ينبغي أن تُوفَّر في المحطات البحرية وعلى متن السفن ، حسب الاقتضاء ، الوسائل المناسبة التي تتيح لكبار السن والمعاقين الصعود إلى السفينة والنزول منها بكل أمان .

دال التسهيلات الخاصة بالسفن السياحية وركابها

- 20.3 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تُخطر السفينة السياحية ، بوسائل إلكترونية ، بإعفاؤها من الحجر الصحي إذا ارتأت السلطات الصحية في الميناء المقصود ، استناداً إلى المعلومات الواردة من السفينة قبل وصولها ، أن وصول هذه السفينة لا ينطوي على خطر نشي أي مرض يستوجب حجراً صحياً .
- 21.3 الممارسة المستصوية . لا ينبغي طلب التصريح العام لسفينة سياحية وقائمة ركابها وقائمة أفراد طاقمها إلا في أول ميناء تتوقف فيه وفي الميناء الأخير الذي تغادره ، شريطة عدم إجراء أي تغيير في الرحلة .
- 22.3 المعيار . لا يتعين طلب بيان مؤن السفينة السياحية وبيان أمتعة وممتلكات أفراد طاقمها الشخصية إلا في أول ميناء تتوقف فيه .
- 23.3 المعيار . يجب أن تظل جوازات السفر أو سائر وثائق الهوية الرسمية في حوزة ركاب السفن السياحية على الدوام .
- 24.3 الممارسة المستصوية . حينما تتوقف السفينة السياحية في أي ميناء تابع لأراضي الحكومة المتعاقدة لمدة نقل عن 72 ساعة ، لا ينبغي الاقتضاء من ركابها الحصول على تأشيرات إلا في ظروف خاصة تحددها السلطات الرسمية المعنية .
- 25.3 المعيار . يجب ألا تتسبب تدابير التدقيق التي تنفذها السلطات الرسمية في تأخير ركاب السفن السياحية بلا داع .
- 26.3 المعيار . لا يجوز عموماً للسلطات الرسمية المسؤولة عن التدقيق في الجوازات أن تستجوب ركاب السفن السياحية بشكل شخصي إلا لدواع أمنية ولأغراض التحقق من هويتهم والنظر في ما إذا كانت ستسمح لهم بدخول البلد .
- 27.3 المعيار . حينما تتوقف السفينة السياحية في أكثر من ميناء واحد في البلد ذاته ، لا يتعين على السلطات الرسمية أن تُخضع الركاب ، عموماً ، للإجراءات الرسمية إلا في الميناء الأول الذي تتوقف فيه السفينة وفي الميناء الأخير الذي تغادره .
- 28.3 الممارسة المستصوية . تسهلاً لنزول ركاب السفن السياحية ، ينبغي ، حيثما أمكن ذلك ، إنجاز إجراءات صعودهم إلى السفينة قبل بلوغ مكان نزولهم .
- 29.3 الممارسة المستصوية . ينبغي أن يتمتع ركاب السفن السياحية الذين ينزلون في ميناء ما ويلتحقون بها في ميناء آخر في البلد ذاته بنفس التسهيلات التي يتمتع بها الركاب الذين ينزلون من سفينتهم ثم يلتحقون بها في الميناء نفسه .
- 30.3 الممارسة المستصوية . ينبغي أن يكون الإقرار الصحي البحري هو المستند الصحي الوحيد المطلوب من ركاب السفن السياحية .
- 31.3 المعيار . يتعين أن تظل مؤن السفينة المغفرة من الجمارك متاحة للركاب على متن السفن السياحية أثناء مكوثها في الميناء .
- 32.3 المعيار . لا يتعين على ركاب السفن السياحية ، في الأحوال العادية ، تقديم بيان خطي بامتعتهم الشخصية . ولكن يجوز أن يُطلب منهم تقديم بيان خطي وضمن بشأن السلع التي تُقرض عليها رسوم جمركية ورسوم وضرائب عالية أخرى .
- 33.3 الممارسة المستصوية . لا ينبغي إخضاع العملات التي في حوزة ركاب السفن السياحية لأي تدقيق .
- 34.3 المعيار . لا يتعين طلب بطاقات الصعود/النزول من ركاب السفن السياحية .
- 35.3 غير مستخدم .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

هـ التدابير الخاصة لتسهيل معاملات الركاب العابرين

36.3 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تخضع ، في الأحوال العادية ، أي راكب عابر يظل على متن السفينة التي وصل عليها ويغادر فيها لعمليات التدقيق الاعتيادية ، إلا في ظروف استثنائية تحددها السلطات الرسمية المعنية .

37.3 الممارسة المستصوبة . ينبغي أن يُسمح للراكب العابر بأن يحتفظ بجواز سفره أو بأي وثيقة هوية أخرى .

38.3 الممارسة المستصوبة . لا ينبغي أن يُطلب من الراكب العابر الذي يبقى في السفينة التي وصل أو غادر على متنها ملء بطاقة النزول/الصعود .

39.3 الممارسة المستصوبة . ينبغي ، في الأحوال العادية ، أم يُمنح الراكب العابر الذي يواصل رحلته من الميناء نفسه وعلى متن السفينة ذاتها إذنًا في النزول إلى اليابسة لفترة مؤقتة أثناء مكوث السفينة في الميناء ، إذا رغب في ذلك ، رهناً بمتطلبات السلطات الرسمية من حيث القبول والتأشيرة .

40.3 الممارسة المستصوبة . ينبغي أن يُعفى الراكب العابر الذي يواصل رحلته من الميناء نفسه وعلى متن السفينة ذاتها من التأشيرة إلا في حالات خاصة تحددها السلطات الرسمية المعنية .

41.3 الممارسة المستصوبة . ينبغي ، في الأحوال العادية ، أن يُعفى الراكب العابر الذي يواصل رحلته من الميناء نفسه وعلى متن السفينة ذاتها من تقديم بيان خطي إلى الجمارك .

42.3 الممارسة المستصوبة . ينبغي أن يتمتع الراكب العابر الذي يغادر السفينة في ميناء ما ويصعد إليها في ميناء آخر في البلد ذاته بنفس التسهيلات التي يتمتع بها الراكب الذي يصل إلى ميناء ما ويغادره على متن السفينة ذاتها .

واو تدابير تسهيل معاملات السفن التي تُستخدم لأغراض علمية

43.3 الممارسة المستصوبة . تقل السفينة التي تُستخدم لأغراض علمية أشخاصاً منتدبين للمهمة العلمية التي ترمي الرحلة إلى تأديتها. وينبغي منح هؤلاء الأشخاص ، بعد التثبت من صفتهم هذه ، تسهيلات لا تقل عما يحظى به أفراد طاقم السفينة .

زاي التدابير الأخرى لتسهيل معاملات الأجانب من أفراد أطقم السفن التي تقوم برحلات دولية - إذن النزول إلى اليابسة

44.3 المعيار . تسمح السلطات الرسمية لأفراد الطاقم بالنزول إلى اليابسة أثناء توقف السفينة في الميناء ، شريطة أن تكون معاملات وصول السفينة قد أُنجِزت وألا تكون لدى السلطات الرسمية أي أسباب لرفض السماح بالنزول إلى اليابسة تتعلق بالصحة العامة أو السلامة العامة أو النظام العام . وينبغي السماح بالنزول إلى اليابسة من دون أي تمييز استناداً إلى الجنسية أو العرق أو لون البشرة أو نوع الجنس أو المعتقد السياسي أو المنشأ الاجتماعي ، وبصرف النظر عن دولة علم السفينة التي تم توظيف أفراد الطاقم للعمل على متنها .

44.3 مكرراً المعيار . في الحالات التي يُرفض فيها منح إذن النزول إلى اليابسة ، تُطلع السلطات الرسمية المعنية البحار المعني والريان على أسباب هذا الرفض . ويُقدم هذه الأسباب خطياً إذا البحار المعني والريان ذلك .

45.3 المعيار . لا يتعين اشتراط حيازة أفراد الطاقم لتأشيرة لأغراض الحصول على إذن النزول إلى اليابسة .

البند 3 - وصول الأشخاص ومغادرتهم

46.3 الممارسة المستصوية . لا ينبغي ، في الأحوال العادية ، إخضاع أفراد الطاقم للتدقيق الشخصي قبل إذن النزول إلى اليابسة أو بعده .

47.3 المعيار . لا يتعين أن يُطلب من أفراد الطاقم الحصول على وثيقة خاصة ، كجواز مرور مثلاً ، لكي يُمنحوا إذن النزول إلى اليابسة .

48.3 الممارسة المستصوية . إذا طُلب من أفراد الطاقم حمل وثائق هوية أثناء إذن النزول إلى اليابسة ، ينبغي أن تقتصر هذه الوثائق على تلك المذكورة في المعيار 10.3 .

49.3 الممارسة المستصوية . ينبغي أن توفر السلطات الرسمية نظاماً يمنح أفراد أطقم السفن التي تتوقف بانتظام في موانئها إمكانية الحصول قبل وصول السفينة على إذن مؤقت بالنزول على اليابسة . وعندما لا يكون للسفينة سجل سيء بشأن المسائل المتصلة بدخول البلد وتكون ممثلة محلياً بمالكها أو بوكيل عنه حسن السمعة ، ينبغي للسلطات الرسمية ، في الأحوال العادية وبعد التحقق من أن المعلومات التي تقتضيها والمقدمة قبل وصول السفينة مقبولة ، أن تسمح للسفينة بأن تتوجه مباشرة إلى المرسى المخصص لها وألا تخضعها لأي إجراءات اعتيادية أخرى تتصل بدخول البلد ، إلا إذا اقتضت خلاف ذلك .

البند 4 المسافرون خلسة

ألف مبادئ عامة

1.4 المعيار . يتعين تطبيق أحكام هذا البند بموجب مبادئ الحماية الدولية التي تنص عليها الصكوك الدولية ، مثل اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمركز اللاجئين الصادرة في 28 تموز/يوليو 1951 ، وبروتوكول الأمم المتحدة بشأن مركز اللاجئين الصادر في 31 كانون الثاني/يناير 1967 ، والقوانين الوطنية ذات الصلة بذلك . *

2.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية وسلطات الموانئ ومالكي السفن وربابنة السفن التعاون إلى أقصى قدر ممكن لمنع حالات المسافرين خلسة وإيجاد حل سريع لها وضمان إعادة هؤلاء المسافرين إلى حيث أتوا أو إلى موطنهم في أسرع وقت ممكن . ويتعين اتخاذ كل الإجراءات الكفيلة بتفادي بقاءهم على متن السفن لفترة زمنية غير معقولة .

باء التدابير الوقائية

4.3 التدابير الوقائية في السفينة/الميناء

1.3.4 سلطات الميناء/المحطات البحرية

1.1.3.4 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تحرص على أن تتوفر في الموانئ التابعة لها البنى الأساسية وترتيبات التشغيل والأمن اللازمة التي تمنع محاولي السفر خلسة على متن السفن من الوصول إلى المرافق المينائية وإلى السفن ، على أن تراعي حجم الميناء ونوع البضائع التي تُنقل منه . وينبغي أن يتم ذلك بالتعاون الوثيق مع السلطات الرسمية المختصة ومالكي السفن والسلطات على اليابسة ، وذلك لمنع الصعود خلسة من هذه الموانئ إلى السفن .

2.1.3.4 الممارسة المستصوية . ينبغي أن تكون الترتيبات التشغيلية و/أو الخطط الأمنية الخاصة بمنطقة الميناء ، على الأقل ، مثيلة لتلك الواردة في النص المتعلق بذلك من البند باء/16 من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) .

2.3.4 مالك/ريان السفينة

1.2.3.4 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة الطلب من مالكي السفن وربابنة السفن والأشخاص المسؤولين الآخرين اعتماد ترتيبات أمنية تضمن ، قدر المستطاع من الناحية العملية ، منع من يعتزمون السفر خلسة من الصعود إلى متن السفينة ، وإذا تعذر ذلك ، تتيح ، قدر المستطاع من الناحية العملية ، كشف أمرهم قبل أن تغادر السفينة الميناء .

2.2.3.4 الممارسة المستصوية . حينما تتوقف السفينة أو تمكث في موانئ يُحتفل أن يستخدمها أشخاص للصعود خلسة إلى متن السفينة ، ينبغي أن تكون الترتيبات التشغيلية و/أو الخطط الأمنية الخاصة بالسفن ، كحد أدنى ، مثيلة لتلك الواردة في النص المتعلق بذلك من البند باء/9 من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) .

3.2.3.4 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تطلب إخضاع السفن التي تأن ترفع علمها ، باستثناء سفن الركاب ، عند مغادرتها ميناء يُحتفل أن يصعد منه مسافرون خلسة إلى متن السفينة ، لتفتيش دقيق وفق خطة أو برنامج محدد ، مع

* إضافة إلى ذلك ، يُرجى من السلطات الرسمية أن تراعي الخلاصة غير الملزمة للجنة التنفيذية لمفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين بشأن طالبي اللجوء - المسافرين خلسة (1988 ، رقم 63 (XXXIX)) .

البند 4 - المسافرين خلسة

إيلاء الأولوية للأماكن التي يمكن أن يختبئ فيها المسافرين خلسة ، مع مراعاة طراز السفينة وعملياتها . ويجب الامتناع عن استخدام طرائق التفتيش التي قد تسبب أذى للمسافرين خلسة المختبئين .

4.2.3.4 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تطلب عدم تطهير أي مكان بالمواد الكيميائية أو إغلاقه بإحكام في السفن التي يحق لها أن تأن ترفع علمها ، إلا بعد إخضاعه لأدق عملية تفتيش ممكنة عملياً للتأكد من خلوّه من المسافرين خلسة .

3.3.4 العقوبات الوطنية

1.3.3.4 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تُدرج في تشريعاتها الوطنية الدواعي القانونية التي تجيز مقاضاة محاولي السفر خلسة وكل الأشخاص أو الشركات التي تساعد على سفر شخص خلسة أو محاولة سفره خلسة بغية تيسير الدخول إلى منطقة الميناء أو أي سفينة أو حاويات بضائع .

جيم معاملة المسافرين خلسة أثناء وجودهم على متن السفينة

4.4 مبادئ عامة - المعاملة الإنسانية

1.4.4 المعيار . يتعين أن تُعالج حالات المسافرين خلسة وفقاً للمبادئ الإنسانية ، وخصوصاً تلك الواردة في المعيار 1.4 . ويجب على الدوام إيلاء العناية الواجبة لسلامة تشغيل السفينة ولأمن المسافرين خلسة وسلامته .

2.4.4 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تطلب من ربان السفن التي يحق لها أن تأن ترفع علمها اتخاذ التدابير اللازمة لضمان أمن المسافرين خلسة وبشكل عام ضمان صحته وسلامته وأمنه أثناء وجوده على متن السفينة ، ولاسيما تزويده بالمستوى المناسب من المواد الغذائية والمسكن والرعاية الطبية اللازمة والمرافق الصحية .

5.4 العمل على متن السفن

1.5.4 المعيار . لا يتعين أن يُسمح للمسافرين خلسة بالعمل على متن السفينة ، إلا في حالات الطوارئ أو لأداء مهام لها علاقة بإقامتهم وتزويدهم بالطعام على متن السفينة .

6.4 الاستجواب والإبلاغ من قبل ربان السفينة

1.6.4 المعيار . يتعين على الدول المتعاقدة أن تطلب من ربان السفن اتخاذ خطوات عملية لتبيان هوية المسافر خلسة ، وخصوصاً جنسيته/البلد الذي ينتمي إليه كمواطن والميناء الذي صعد منه ، وأن يبلغوا السلطات الرسمية في أول ميناء مقرر أن تتوقف فيه السفينة بوجود هذا المسافر والمعلومات ذات الصلة بذلك . ويتعين أيضاً نقل هذه المعلومات إلى مالك السفينة والسلطات الرسمية في الميناء الذي صعد منه المسافر خلسة ودولة العلم ، وإن اقتضى الأمر ، جميع الموانئ التي ستتوقف فيها السفينة .

2.6.4 الممارسة المستنصوية . لجمع كل المعلومات المفيدة التي يتعين إرسالها ، ينبغي لربان السفينة أن يستخدم الاستمارة الواردة في التذييل 3 .

3.6.4 المعيار . عند إعلان أي مسافر خلسة أنه لاجئ ، يتعين على الحكومات المتعاقدة أن توعز إلى ربان السفن التي يحق لها أن تأن ترفع علمها باعتبار هذه المعلومة سرية على قدر ما يقتضيه ضمان أمنه .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

7.4 إبلاغ المنظمة البحرية الدولية

1.7.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تُبلغ الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بجميع حالات المسافرين خلصةً عند معرفتها بها .

دال تغيير المسار المقرر للرحلة

8.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تحت جميع مالكي السفن التي يحق لها أن ترفع علمها على الإيعاز لربابنتها بعدم تغيير المسار المقرر للرحلة بغية إنزال المسافرين خلصةً الذين يُكشف أمرهم على متن السفينة بعد مغادرتها المياه الإقليمية للبلد الذي صعد منه المسافر خلصةً إلى السفينة ، إلا في إحدى الحالات التالية :

- إذا منحت السلطات الرسمية للدولة التي تغير السفينة مسارها للاتجاه نحو مينائها الإذن في إنزال المسافرين خلصةً ؛
- تم ترتيب إرساله إلى بلد آخر بعد إعداد المستندات اللازمة ومنح الإذن في إنزاله ؛
- أو وجود أسباب متعلقة بالسلامة أو أمنية أو صحية أو إنسانية قاهرة ؛
- أو إخفاق محاولات النزول إلى موانئ أخرى مقرر التوقف فيها أثناء الرحلة والحاجة إلى تغيير مسار الرحلة بغية الحيلولة دون بقاء المسافر خلصةً على متن السفينة لفترة زمنية طويلة .

هاء إنزال المسافرين خلصةً وإرجاعه

9.4 دولة أول ميناء تتوقف فيه السفينة حسب مسار رحلتها المقرر

1.9.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية في بلد أول ميناء من المقرر أن تتوقف فيه السفينة ، بعد كشف أمر المسافرين خلصةً ، أن تحدد ما إذا كان يجوز لهذا المسافرين دخول هذا البلد بموجب قوانينه الوطنية ، وعليها القيام ما في وسعها للتعاون مع الأطراف المعنية بحل المشكلة .

2.9.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية في بلد أول ميناء تتوقف فيه السفينة ، بعد كشف أمر المسافرين خلصةً ، السماح له بالنزول من السفينة إذا كانت في حوزته وثائق سفر صالحة للعودة وإذا تأكدت السلطات الرسمية من أن ترتيبات إعادته إلى موطنه قد اتخذت أو أنها ستتخذ في أسرع وقت ممكن وأن جميع شروط العبور قد استوفيت .

3.9.4 المعيار . يتعين على السلطات الوطنية في بلد أول ميناء من المقرر أن تتوقف فيه السفينة ، بعد كشف أمر المسافرين خلصةً ، أن تسمح بإنزاله بعد التأكد من أن في وسعها هي أو مالك السفينة الحصول على مستندات سفر صالحة له واتخاذ الترتيبات اللازمة في أسرع وقت ممكن لإعادته إلى موطنه واستيفاء جميع الشروط التي يقتضيها عبوره . ويتعين على السلطات الرسمية أيضاً أن تنتظر بشكل إيجابي في السماح بإنزاله من السفينة عندما يستحيل من الناحية العملية أن يبقى المسافرين خلصةً على متن السفينة أو عند وجود عوامل أخرى يتعذر بسببها بقاءه على متنها . ومن ضمن هذه العوامل ، على سبيل المثال لا الحصر ، ما يلي :

- عدم تسوية الحالة قبل إبحار السفينة ؛
- أو وجود المسافرين خلصةً على متن السفينة قد يهدد سلامة تشغيل السفينة أو صحة الطاقم أو صحته .

البند 4 - المسافرين خلسة

10.4 الموانئ التالية التي تتوقف فيها السفينة

1.10.4 المعيار . إذا تعذر إنزال المسافر خلسة في أول ميناء من المقرر أن تتوقف فيه السفينة بعد كشف أمره ، يتعين على السلطات الرسمية في الموانئ التالية التي تتوقف فيها أن تنتظر في السماح بإنزاله من السفينة بموجب المعايير 1.9.4 و 2.9.4 و 3.9.4 .

11.4 دولة الجنسية أو حق الإقامة

1.11.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تقبل ، بموجب القانون الدولي ، عودة المسافرين خلسة إلى الدولة التي يمتلكون جنسيتها/التي يُعتبرون من مواطنيها أو أن تقبل عودة المسافرين خلسة الذين يحق لهم ، بموجب القوانين الوطنية ، الإقامة في هذه الدولة .

2.11.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تساعد ، كلما أمكن ذلك ، في تحديد هوية وجنسية/بلد مواطنة المسافرين خلسة الذين يزعمون أنهم من رعايا دولة هذه السلطات أو أن لهم حق الإقامة فيها . وحيثما أمكن ، يُطلب من السفارة أو القنصلية أو الممثلة الدبلوماسية التابعة للبلد الذي حمل المسافر خلسة جنسيته المساعدة في التحقق من جنسيته وتوفير مستندات سفر عاجلة .

12.4 الدولة التي يركب منها المسافرون خلسة السفينة

1.12.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية في دولة ما أن توافق على استجواب المسافرين خلسة عندما تتأكد من أنهم ركبو السفينة من ميناء تابع لها ، حينما يعادون إليها من نقطة إنزالهم بعد رفض منحهم الإذن في الدخول . ولا يتعين على السلطات الرسمية في الدولة التي ركبو منها السفينة أن تعيدهم إلى البلد الذي رفض سابقاً منحهم الإذن في دخوله .

2.12.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية في دولة ما ، بعد أن تتأكد من أن محاولي السفر خلسة صعدوا إلى متن السفينة من ميناء تابع لها ، أن توافق على إنزال المسافرين خلسة الذي يُكشف أمرهم حينما تكون السفينة لا تزال في مياهها الإقليمية ، أو ، إذا نصت عليه تشريعاتها الوطنية ، في المنطقة الخاضعة لسلطة دوائر الهجرة التابعة لها . ولا يجوز فرض غرامة أو رسوم على مالك السفينة لتغطية تكاليف احتجاز المسافر خلسة أو إبعاده .

3.12.4 المعيار . إذا تعذر إنزال شخص يحاول السفر خلسة في الميناء الذي صعد منه إلى السفينة ، وجبت معاملته معاملة المسافرين خلسة بموجب اللوائح الواردة في هذا البند .

13.4 دولة العلم

1.13.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية في دولة العلم أن تساعد الریان/مالك السفينة أو السلطات الرسمية المختصة في الميناء الذي تتوقف فيه السفينة وتتعاون معهم من أجل ما يلي :

- الكشف عن المسافرين خلسة وعن جنسيته ؛
- التدخل لدى السلطات الرسمية المختصة للمساعدة في إنزال المسافرين خلسة من السفينة في أقرب فرصة سانحة ؛
- اتخاذ الترتيبات اللازمة لإعادة المسافرين خلسة إلى حيث أتى أو إلى موطنه .

4.14 إعادة المسافرين خلسة

1.14.4 الممارسة المستصوية . إذا لم تكن في حوزة المسافرين خلسة مستندات السفر اللازمة ، ينبغي للسلطات الرسمية ، حيثما أمكن ذلك ويقدر ما يتوافق مع التشريعات الوطنية والاعتبارات الأمنية ، أن تُصدر رسالة توضيحية مشفوعة بصورة

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

شمسية للمسافر خلسة وماتر المعلومات المهمة عنه ، أو ، كبديل ، وثيقة سفر مقبولة من السلطات العامة المعنية . وهذه الرسالة التي تأذن في إعادة المسافر خلسة ، أياً تكن وسيلة النقل ومع تحديد سائر الشروط التي تفرضها السلطات الرسمية ، إما إلى بلده الأصلي أو إلى النقطة التي بدأ فيها رحلته ، حسب كل حال على حدة ، ينبغي تسليمها إلى المسؤول عن إبعاد المسافرين المعني . ويجب أن تتضمن هذه الرسالة المعلومات التي تقتضيها السلطات في نقاط العبور و/أو نقطة النزول .

2.14.4 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية في الدولة التي نزل فيها المسافر خلسة أن تتصل أثناء إعادته بالسلطات الرسمية المختصة في نقاط العبور بغية إبلاغها بوضعه . وإضافة إلى ذلك ، ينبغي للسلطات الرسمية في البلدان التي ينبغي للمسافر خلسة عبورها في سياق عودته أن تسمح أيضاً ، رهناً بمقتضيات تأشيرة الدخول واعتبارات الأمن الوطني ، بأن يعبر موانئها ومطاراتها المسافرين خلسة الذين يسافر بموجب تعليمات أو أوامر بإعادته صادرة عن السلطات الرسمية في البلد الذي يقع فيه الميناء الذي نزل فيه .

3.14.4 الممارسة المستصوية ينبغي لدولة الميناء التي ترفض نزول المسافرين خلسة فيها أن تبليغ ، من دون تأخير لا لزوم له ، دولة علم السفينة التي يوجد على متنها المسافرين خلسة بالأسباب التي تدعوها إلى رفض السماح له بالنزول في أراضيها .

15.4 تكاليف إرجاع المسافرين خلسة وإقامتهم

1.15.4 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية في الدولة التي نزل فيها المسافر خلسة أن تبليغ ، كلما أمكن ذلك ، مالك السفينة التي كُثِف أمر المسافر خلسة على متنها ، بتكاليف احتجاز المسافرين خلسة وإعادته وكل تكاليف إضافية متعلقة بالمستندات الخاصة به إذا كان على مالك السفينة تغطية هذه التكاليف . وينبغي أيضاً للسلطات الرسمية أن تتعاون مع مالك السفينة لخفض هذه التكاليف إلى الحد الأدنى بالقدر العملي الممكن وفقاً للقوانين الوطنية ، إذا كان على المالك تغطيتها .

2.15.4 الممارسة المستصوية . إن المدة التي يكون خلالها مالكو السفن مسؤولين عن تغطية تكاليف إقامة المسافرين خلسة التي تطلبها السلطات الرسمية في البلد الذي أنزل فيه المسافرين ينبغي أن تكون في حدودها الدنيا .

3.15.4 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تنتظر ، وفقاً للقوانين الوطنية ، في خفض العقوبات التي تُفرض على السفينة التي تبليغ ريانها السلطات المختصة في ميناء وصول السفينة ، على النحو الواجب ، بوجود مسافر خلسة ، ويثبت أنه قد اتخذ جميع التدابير الوقائية المعقولة لمنع دخول المسافرين خلسة السفينة .

4.15.4 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تنتظر ، وفقاً للتشريعات الوطنية ، في تخفيف العقوبات الأخرى التي قد تنطبق ، وذلك في الحالات التي يتعاون فيها مالكو السفن مع أجهزة الرقابة بالقدر الذي يرضي تلك السلطات ، وذلك عبر اتخاذهم تدابير ترمي إلى منع نقل المسافرين خلسة .

البند 5

وصول البضائع والمواد الأخرى ومكوئها ومغادرتها الميناء

يتضمن هذا البند الأحكام المتعلقة بالمعاملات التي تطلبها السلطات الرسمية من مالك السفينة أو وكيله أو الرنان .

ألف عموميات

1.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، بالتعاون مع مالكي السفن وسلطات الموانئ والمرافق والمحطات المينائية ، أن تتخذ التدابير اللازمة لتقليص فترة مكوث البضائع في الميناء إلى الحد الأدنى ، وأن توفر لهذا الغرض الترتيبات التي تضمن سير العمليات بسلاسة في الميناء ، وأن تراجع دوماً كل الإجراءات المتصلة بوصول السفن ومغادرتها الميناء ، بما في ذلك الترتيبات المتعلقة بصعود الأشخاص ونزولهم ، والتحميل والتفريغ ، وخدمات الصيانة ، وما شابه ، والتدابير الأمنية المرتبطة بذلك . وينبغي لها أيضاً أن تتخذ التدابير اللازمة التي تتيح بقدر ما يمكن عملياً دخول وتخليص سفن البضائع وحمولتها في منطقة التحميل والتفريغ .

2.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، بالتعاون مع مالكي السفن وسلطات الموانئ والمرافق والمحطات المينائية ، أن تعمل على اتخاذ التدابير الملائمة لسير مختلف العمليات بحيث تصبح إجراءات مناولة البضائع وتخليصها الجمركي بسيطة وسهلة . وينبغي أن تشمل هذه التدابير جميع المراحل ، بدءاً من وقت وصول السفينة إلى الرصيف مروراً بتفريغ البضائع ومنح السلطات الرسمية الإذن بتخليصها ، وأيضاً المناطق الحرة والمخازن ونقلها إلى وجهات أخرى ، حسب الاقتضاء . وينبغي توفير طريق سهل ومباشر بين المنطقة الحرة والمخازن ومخزن البضائع ومنطقة عمل السلطات الرسمية ، والأفضل أن يكون ذلك على مقربة من الأرصفة ، وينبغي أيضاً أن تتوفر ، متى أمكن ، قدرات وبني تحتية للوصول إلى البضائع بسهولة ونقلها بأساليب سهلة .

3.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تحث مالكي و/أو مشغلي المحطات البحرية التي تحل منها البضائع على توفير مخازن للبضائع الخاصة (مثل البضائع الثمينة والبضائع القابلة للتلف والجثامين والبضائع المشعة وغيرها من السلع الخطرة ، فضلاً عن الحيوانات الحية) ؛ وينبغي للمناطق التي تُخزن فيها البضائع المتنوعة والخاصة والسلع المرسلّة كبريد أن تطبق تدابير لضبط دخولها تكون ، كحد أدنى ، مثيلة لتلك الواردة في النص المتعلق بذلك من البند 16/بء من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS) ، وذلك قبل نقلها بحراً أو تسليمها .

3.5 مكرراً الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تطلب الحد الأدنى فقط من المعلومات اللازمة للتعريف بنوع البضائع المقرر وضعها في المخزن ، وذلك قبل الإقراج عنها أو إعادة تصديرها أو استيرادها ، وينبغي أن تُستخدَم ، كلما توفرت ، المعلومات الواردة في البيان المرسل ما قبل الوصول للتعريف بنوعها .

4.5 المعيار . يتعين على الحكومة المتعاقدة التي لا تتفك تطلب رخصاً أو أذونات لتصدير أنواع معينة من البضائع أو استيرادها أو نقلها من سفينة إلى أخرى أن تضع إجراءات مبسطة تتيح الحصول على هذه الرخص أو الأذونات وتجديدها بسرعة .

5.5 الممارسة المستصوية . حينما تسترعي طبيعة حمولة ما انتباه شتى الهيئات المسؤولة عن التفقيش ، مثل الجمارك وسلطات الطب البيطري والسلطات الصحية ، ينبغي للحكومات المتعاقدة أن تأذن لإدارة الجمارك أو لإحدى الهيئات الأخرى باتخاذ إجراءات التخليص اللازمة أو ، إذا تعدد ذلك ، أن تتخذ جميع الخطوات اللازمة للتأكد من إجراء عمليات التفقد في آن معاً ومكان واحد وبأقصر فترة ممكنة ، ومن إجراءاتها ، كلما أمكن ذلك ، بالتنسيق المسبق مع الجهة التي تمتلك حق حيالة الحمولة .

6.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تضع إجراءات مبسطة تتيح مربة تخليص معاملات الطرود التي تحتوي على هدايا خاصة والعينات التجارية التي لا تتجاوز قيمتها أو كميتها حداً معيناً ينبغي أن يكون على أعلى مستوى ممكن .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

باء تخلص البضائع

7.5 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ، شريطة التقيد بأي عمليات حظر أو قيود وطنية وبأي تدابير لازمة لضمان أمن الميناء أو مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات ، أن تولي الأولوية لتخليص معاملات الحيوانات الحية والسلع القابلة للتلف وسائر الحمولات العاجلة الطابع .

1.7.5 الممارسة المستصوية . لحماية جودة البضائع التي تنتظر التخليص ، ينبغي للسلطات المحلية أن تتخذ ، بالتعاون مع جميع الأطراف المعنية ، جميع التدابير اللازمة لتخزين البضائع في الميناء على نحو سليم وآمن .

8.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للحكومات المتعاقدة أن تسهل القبول المؤقت للمعدات المتخصصة لمناولة البضائع التي تصل على متن السفن والتي تُستخدم على اليابسة في الموانئ لتحميل البضائع وتفريغها ومناولتها .

9.5 غير مستخدم

10.5 الممارسة المستصوية . ينبغي أن تعتمد السلطات الرسمية الإجراءات اللازمة لإنجاز معاملات تخلص البضائع ، استناداً إلى الأحكام ذات الصلة بذلك الواردة في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتبسيط ومواءمة إجراءات الجمارك - اتفاقية كيوتو المنقحة ، وإلى الخطوط التوجيهية المتعلقة بها .

1.10.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تعتمد إجراءات مبسطة مخصصة للأشخاص المخولين ، بحيث يتحقق ما يلي :

(أ) الإفراج عن البضائع عند تقديم الحد الأدنى من المعلومات اللازمة للتعرف عليها وللتأكد من بيان وتقييم المخاطر ذات الصلة بجوانب معينة ، مثل الصحة والسلامة والأمن ، ثم إعداد بيان البضائع النهائي ؛

(ب) تخلص البضائع في الأماكن التابعة للجهات التي قدمت بيان البضائع أو في مكان آخر تحدده السلطات الرسمية المعنية ؛

(ج) تقديم بيان واحد بالبضائع يشمل جميع الواردات والصادرات التي تجري في فترة زمنية معينة حين يكون الشخص نفسه هو الذي يستورد البضائع أو يصدرها بصورة متواترة .

11.5 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تحصر عمليات التفتيش الفعلية التي تجريها في الحد الأدنى اللازم الذي يقتضيه التقيد بالقوانين المنطبقة .

12.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية ، وبناءً على طلب وجيه ، أن تجري تفتيشاً فعلياً للبضاعة ، حسب الاقتضاء ، في نقطة تحميلها في وسيلة النقل وأثناء تحميلها ، وذلك إما على الرصيف أو في موقع توصيب حاوية البضائع وإغلاقها بإحكام في حال كانت البضائع وحدات مجمعة .

13.5 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تحرص على ألا يؤدي جمع البيانات الإحصائية المطلوبة إلى تقليص فعالية التجارة البحرية إلى حد بعيد .

14.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تستخدم النظم الإلكترونية لتبادل المعلومات من أجل الحصول على المعلومات وتبسيط وتسريع عمليات تخزين البضائع وتخليصها وإعادة تصديرها .

1.14.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تُنجز بسرعة تخلص معاملات البضائع العابرة الآتية من دولة أخرى وتنتظر التحميل .

البند 5 - دخول البضائع والمواد الأخرى ومكوئنها ومغادرتها الميناء

جيم حاويات البضائع والمنصات النقلة

15.5 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ، وفقاً لتشريعاتها ، أن تسمح ، بصفة مؤقتة ، بدخول حاويات البضائع والمنصات النقلة وتجهيزات حاويات البضائع ومستلزماتها المثبتة على الحاوية أو المنقولة بشكل منفصل ، بدون دفع الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب والمكوس ، وأن تسهل استخدامها في النقل البحري .

16.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تُدرج في لوائحها ، المشار إليها في المعيار 15.5 ، أحكاماً تجيز قبول تصريح بسيط يفيد بأن حاويات البضائع والمنصات النقلة وتجهيزات حاويات البضائع ومستلزماتها المستوردة بصفة مؤقتة سيعاد تصديرها ضمن المهلة الزمنية التي تحددها الدولة المعنية . ويجوز أن يكون هذا التصريح في شكل بيان شفوي أو أي شكل آخر تقبل به السلطات الرسمية .

17.5 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تسمح لحاويات البضائع والمنصات النقلة وتجهيزات حاويات البضائع ومستلزماتها ، التي تدخل أراضي الدولة بمقتضى أحكام المعيار 15.5 ، بأن تتجاوز حدود ميناء الوصول لتخليص البضائع المستوردة و/أو تحميل البضائع المخصصة للتصدير عبر تبسيط إجراءات التفتيش وطلب الحد الأدنى من المستندات .

18.5 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تسمح بدخول القطع التي تتكون منها حاويات البضائع ، بصفة مؤقتة ، من دون دفع رسوم جمركية والضرائب والمكوس الأخرى ، عندما تكون هذه القطع لازمة لتصليح حاويات البضائع التي سُحِبَ بدخولها بموجب المعيار 15.5 .

دال البضائع التي لا تُفَرَّغ في ميناء الوجهة المقرر

19.5 المعيار . إذا لم يُفَرَّغ في ميناء الوجهة المقرر أي جزء من البضائع المدرجة في بيان البضائع ، يتعين على السلطات الرسمية أن تسمح بتعديل هذا البيان ، ويجب ألا تفرض أي عقوبات إذا كانت على يقين بأن البضائع لم تُحمَل على السفينة ، أو بأنه تم تفريغها في ميناء آخر إذا كانت قد حُملت عليها .

20.5 المعيار . إذا فُرِّغ أي جزء من البضائع ، عن طريق الخطأ أو لأي سبب وجيه آخر ، في ميناء غير الميناء المقرر ، يتعين على السلطات الرسمية أن تسهل إعادة تحميله أو نقله إلى وجهته . ولا ينطبق هذا الحكم على السلع الخطرة المحظورة أو التي تخضع لقيود .

هاء حدود مسؤولية مالك السفينة

21.5 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تطلب من مالك السفينة أن يُدرج في مستند النقل أو نسخة منها معلومات خاصة موجهة إليها ، إلا إذا كان مالك السفينة هو المستورد أو المصدر أو ينوب عنهما .

22.5 المعيار . لا يتعين على السلطات الرسمية أن تعتبر مالك السفينة مسؤولاً عن طريقة عرض أو دقة المستندات المطلوبة من المستورد أو المصدر لتخليص البضائع ، إلا إذا كان هو نفسه المستورد أو المصدر أو ينوب عنهما .

23.5 المعيار . يجب إلزام مالك السفينة بتقديم المعلومات عن دخول وخروج البضائع التي يعرف بها وقت تقديم هذه المعلومات وعلى النحو الوارد في مستند النقل التي تُثبت بوليصه النقل . وبالتالي ، في وسع مالك السفينة أن يستند إلى المعلومات التي يقدمها زيون الناقل ، ما لم يكن لديه سبب يدفعه إلى الشك في صحة المعلومات .

24.5 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تتخذ لوائح تقتضي من الشخص الذي يتولى نقل بضائع بحراً إلى أراضي دولة أخرى ويتفق بموجب عقد مبرم مع طرف (مثل مجمّع البضائع أو وكيل النقل أو مالك السفينة) للقيام بذلك ، أن يزود ذلك الطرف بمعلومات كاملة ودقيقة عن البضائع المنقولة .

البند 6

الصحة العامة والحجر الصحي ، بما في ذلك التدابير الصحية المتعلقة بالحيوانات والنباتات

- 1.6 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية في الدولة التي ليست طرفاً في اللوائح الصحية الدولية أن تعمل على تطبيق الأحكام ذات الصلة من هذه اللوائح على النقل البحري الدولي .
- 2.6 الممارسة المستصوية . ينبغي للحكومات المتعاقدة التي لديها مصالح مشتركة بسبب أوضاعها الصحية أو الجغرافية أو الاجتماعية أو الاقتصادية إبرام ترتيبات خاصة عملاً بالمادة 85 من اللوائح الصحية الدولية إذا كانت هذه الترتيبات تسهل تطبيق تلك اللوائح .
- 3.6 الممارسة المستصوية . حينما يُستلزم تقديم شهادات صحية أو وثائق مثيلة لمُخضع بعض الحيوانات أو النباتات أو منتجاتها ، ينبغي أن تكون هذه الشهادات والوثائق بسيطة ومنشورة على نطاق واسع ، وينبغي أن تتعاون الحكومات المتعاقدة بغية توحيدها .
- 4.6 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن تمنح السفينة ، بوسائل إلكترونية ، براءة الحجر الصحي إذا ارتأت السلطات الصحية في الميناء المقصود ، استناداً إلى المعلومات الواردة من السفينة قبل وصولها ، أن وصول هذه السفينة لا ينطوي على خطر تغشي أي مرض يستوجب حجرًا صحياً . وينبغي السماح للسلطات الصحية ، قدر الإمكان ، بالصعود إلى متن السفينة قبل دخولها الميناء .
- 1.4.6 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تعمل على ضمان تعاون مالكي السفن للوفاء بواجب إبلاغ السلطات الرسمية في ميناء الوجهة ، بوسائل إلكترونية وبدون تأخير ، بأي مرض يظهر على متن السفينة ، وذلك تسهيلاً لإرسال العاملين الطبيين المتخصصين والتجهيزات اللازمة لتنفيذ الإجراءات الصحية عند وصول السفينة .
- 5.6 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تتخذ الترتيبات اللازمة التي تمكن كل وكالات السفر وغيرها من الهيئات المعنية من تزويد الركاب ، قبل موعد السفر بوقت كافٍ ، بقوائم اللقاحات التي تستوجبها السلطات الرسمية في البلدان المعنية ، وينماذج شهادات التطعيم المتطابقة مع اللوائح الصحية الدولية . ويجب أن تتخذ السلطات الرسمية كل التدابير الممكنة ليستخدّم المسؤولون عن التطعيم الشهادات الدولية للتطعيم أو إعادة التطعيم ، ضماناً لتوحيد استخدامها .
- 6.6 الممارسة المستصوية . ينبغي للسلطات الرسمية أن توفر ، في أكبر عدد ممكن من الموانئ ، ما يلزم لإصدار شهادات التطعيم أو إعادة التطعيم الدولية ، فضلاً عما يلزم للتطعيم .
- 7.6 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تحرص على الشروع فوراً في التدابير والإجراءات الصحية وإستكمالها من دون تأخير وتطبيقها من دون تمييز .
- 8.6 الممارسة المستصوية . ضماناً ، في جملة أمور ، لحسن سير حركة السفن ، ينبغي للسلطات الرسمية أن توفر في أكبر عدد ممكن من الموانئ مرافق وخدمات كافية لتطبيق تدابير الحجر الصحي المتعلقة بالصحة العامة والحيوانات والنباتات .
- 9.6 المعيار . يجب أن تتوفر في أكبر عدد ممكن من الموانئ في كل دولة مرافق طبية يسهل اللجوء إليها لتقديم ، حسب الإمكان ، العلاج العاجل لأفراد الأطقم والركاب .
- 10.6 المعيار . لا يتعين على السلطات الصحية في ميناء أن تمنع سفينة غير موبوءة بمرض يخضع للحجر الصحي ولا يُشتبه في أنها موبوءة بهذا المرض ، من القيام ، كدعراً بتغشي مرض وبائي آخر ، بتفريغ البضائع أو تحميلها أو التزود بالمؤن أو الوقود أو مياه الشرب ، إلا في الحالات الطارئة التي تشكل خطراً شديداً على الصحة العامة .
- 11.6 الممارسة المستصوية . ينبغي أن يُسمح في ظروف محددة بنقل الحيوانات والمواد الأولية الحيوانية والمنتجات الحيوانية الخام والمواد الغذائية الحيوانية المنشأ والمنتجات النباتية الخاضعة للحجر الزراعي عند استيفاء شروط الشهادات وقت التفريغ .

البند 7

أحكام متنوعة

ألف السندات والأشكال الأخرى من الضمانات

1.7 الممارسة المستصوية . حينما تطلب السلطات الرسمية من مالكي السفن إيداع سندات أو أشكال أخرى من الضمانات للوفاء بما عليهم من واجبات بمقتضى القوانين واللوائح ذات الصلة بالجمارك أو الهجرة أو الصحة العامة أو حماية صحة النباتات أو سائر القوانين واللوائح المثيلة المعتمدة في دولة ما ، ينبغي لها أن تسمح ، متى أمكن ، بإيداع سند شامل واحد أو شكل شامل واحد من أشكال الضمانات .

باء الخدمات في الموانئ

2.7 الممارسة المستصوية . ينبغي أن تكون الخدمات الاعتيادية التي تقدمها السلطات الرسمية في الموانئ أثناء ساعات العمل العادية خدمات مجانية . وينبغي للسلطات الرسمية أن تخصص ساعات عمل منتظمة لتقديم الخدمات في الموانئ ، تقع ضمن الفترات التي يكون فيها حجم العمل عادةً على أشده .

3.7 المعيار . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تتخذ كل التدابير اللازمة لتنظيم الخدمات الاعتيادية التي تقدمها السلطات الرسمية في الموانئ بحيث يتم تقادي تأخير السفن من دون داعٍ بعد وصولها أو حينما تصبح جاهزة للمغادرة ، والتقليص إلى الحد الأدنى من الوقت اللازم لإنجاز المعاملات الرسمية ، شريطة إخطار السلطات الرسمية بالوقت المقدّر لوصول السفن المعنية أو مغادرتها الميناء قبل حلوله بفترة طويلة .

4.7 المعيار . لا يجوز أن تتقاضى السلطات الصحية أي رسوم مقابل أي فحص طبي أو أي فحص إضافي ، سواء أكان بكتريولوجياً أم غيره ، أيّاً يكن وقت إجرائه خلال النهار أو الليل ، وذلك إذا كان هذا الفحص ضرورياً للكشف عن صحة الشخص المعني ؛ ولا يجوز لها أيضاً أن تتقاضى أي رسوم مقابل زيارة السفينة ومعاينتها لأغراض الحجر الصحي إلا إذا كان الغرض من معاينتها إصدار شهادة الرقابة الصحية على السفن (Ship Sanitation Control Certificate) أو شهادة إعفاء السفن من الرقابة الصحية (Ship Sanitation Control Exemption Certificate) ؛ ولا يجوز أن تفرض رسوماً أيضاً مقابل تطعيم شخص وصل على متن السفينة ولا مقابل إصدار شهادة تطعيم . ولكن حينما يستلزم الأمر أن تطبق على السفينة أو ركبها أو أفراد طاقمها تدابير أخرى غير التدابير الآتية الذكر وتفرض السلطات الصحية رسوماً لقاءها ، فإنه يجب أن تكون هذه الرسوم هي نفسها وتسري بصورة موحدة على أراضي الدولة المعنية ، وتفرض هذه الرسوم من دون تمييز استناداً إلى جنسية الشخص المعني أو موطنه أو مكان إقامته أو جنسية السفينة أو علمها أو نوع تسجيلها أو ملكيتها .

5.7 الممارسة المستصوية . حينما تقدم السلطات الرسمية خدمات خارج ساعات العمل العادية المشار إليها في الممارسة المستصوية 2.7 ، ينبغي تقديمها بشروط معقولة لا تتجاوز تكلفتها الحقيقية .

6.7 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية ، حينما تقتضي حركة السفن في الميناء ذلك ، أن تضمن تقديم الخدمات اللازمة لإنجاز المعاملات الخاصة بالبضائع والأمتعة بصرف النظر عن قيمتها أو نوعها .

7.7 الممارسة المستصوية . يتعين على الحكومات المتعاقدة أن تحرص على اتخاذ الترتيبات التي تجيز لحكومة دولة ما منح حكومة دولة ثانية بعض التسهيلات ، قبل الرحلة أو خلالها ، لمعاينة السفن والركاب وأفراد الطاقم والأمتعة والبضائع والمستندات الجمركية والهجرة والصحة العامة وصحة النباتات والحيوانات ، حينما يسهل هذا الأمر إنجاز معاملات التخليص عند وصول السفينة إلى أراضي الدولة الثانية .

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

جيم المساعدة في الحالات الطارئة

- 8.7 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تسهل وصول ومغادرة السفن التي تُستخدم للأغراض التالية :
- تقديم خدمات الإغاثة في حالات الكوارث ؛
 - أو إنقاذ الأشخاص الذين يعانون من الشدة في البحر لتوفير ملاذ آمن لهم ؛
 - أو مكافحة التلوث البحري أو منعه ؛
 - أو عمليات طارئة أخرى ضرورية لتعزيز السلامة البحرية أو سلامة الأرواح في البحار أو سلامة السكان أو حماية البيئة البحرية .
- 9.7 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تسهل ، إلى أقصى حد ممكن ، إجراءات الدخول وتخليص المعاملات الخاصة التي تقتضيها مواجهة الحالات المذكورة في المعيار 8.7 من أشخاص وبضائع ومواد ومعدات .
- 10.7 المعيار . يتعين على السلطات الرسمية أن تسمح بتخليص المعدات المتخصصة اللازمة لتنفيذ تدابير السلامة من الجمارك على نحو سريع .

دال اللجان الوطنية المعنية بتسهيل المعاملات

- 11.7 الممارسة المستصوية . ينبغي لكل حكومة متعاقدة أن تضع ، بالتعاون الوثيق مع قطاع النقل البحري ، برنامجاً وطنياً لتسهيل النقل البحري يركز على متطلبات تسهيل المعاملات الواردة في هذا المرفق ، وأن تحرص على أن يكون الهدف من برنامجها هذا اعتماد كل التدابير العملية الممكنة لتسهيل حركة السفن والبضائع والأطقم والركاب والبريد والمؤن عبر تذاويل العقبات ووضع حد لكل تأخير لا لزوم له .
- 12.7 الممارسة المستصوية . ينبغي لكل حكومة متعاقدة أن تشكل لجنة وطنية لتسهيل معاملات النقل البحري أو هيئة تنسيق وطنية مماثلة ، وذلك للحد من الاعتماد وتنفيذ تدابير لتسهيلها بين مختلف الوزارات والوكالات والمنظمات الأخرى المعنية بمختلف جوانب النقل البحري الدولي أو المسؤولة عنها ، فضلاً عن سلطات الموانئ والمرافق المينائية والمحطات البحرية ومالكي السفن .

معلومات إضافية
عن الأمور المطلوبة
لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

النذيل 1

التصريح العام

(الاستمارة 1 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

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

For official use

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

بيان البضائع

(الاستمارة 2 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

[illegible]

* Transport document number. Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

التنزيل 1 - الاستثمارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسجيلات (اتفاقية FAL)

بيان مؤن السفينة

(الاستمارة 3 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

[illegible]

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

بيان أمتعة أفراد الطاقم

(الاستمارة 4 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

[illegible]

* e.g., wines, spirits, cigarettes, tobacco, etc.

التنزيل 1 - الاستثمارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL)

قائمة أفرا- المقام
(الاسمارة 5 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية القديلات
(تفاقية (FAL)

[illegible]

قائمة الركاب
(الاستمارة 6 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية السهولات
(FAL) اتفاقية)

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

[illegible]

الاستمارة 7 الصادر عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (FAL) (على النحو الذي يمتدحه اتفاقية سولاس لعام 1974 ، الفصل VII ، الاختصاص 5.4 و 2.2-2 ، واتفاقية ماريول 78/73 ، المرفق III ، الملحق 3.4 ، والفصل 4.5 الفقرة 1.3.4.5 من الدورة البحرية الدولية للسفن الحطوف)

[illegible]

التذييل 2

وصول الأشخاص ومغادرتهم

تصميم محتمل للرسالة التوضيحية المشار إليها في المعيار 1.3.3

من : دائرة الهجرة أو السلطة المختصة : [الاسم] إلى : دائرة الهجرة أو السلطة المختصة : [الاسم]
 الميناء/المطار : [الاسم] الميناء/المطار : [الاسم]
 الدولة : [الاسم] الدولة : [الاسم]
 رقم الهاتف :
 رقم التلكس :
 رقم الفاكس :

تجدون طيه نسخة من جواز سفر/بطاقة هوية مزورة/مقلدة/مزيفة

رقم الوثيقة :

الدولة التي صدرت باسمها الوثيقة :

الوثيقة الآتية الذكر التي استخدمها شخص ادعى أن المعلومات التالية خاصة به :

الكنية :

الاسم :

تاريخ الميلاد :

مكان الميلاد :

الجنسية :

مكان الإقامة :

وصل هذا الشخص في [التاريخ] إلى ميناء [الاسم] على متن سفينة غادرت [الميناء والدولة] في [التاريخ] [رقم الرحلة] .

ولم يسمح لحامل هذه الوثيقة بدخول أراضي [اسم الدولة] وأُوعز إلى مالك السفينة المسؤول بنقل هذا الشخص من أراضي هذه الدولة على متن السفينة/الطائرة [رقم رحلة السفينة/الطائرة] التي تغادر في [الوقت والتاريخ] من [اسم المطار/الميناء]

والوثيقة الآتية الذكر مطلوبة لاستخدامها كدليل في الإجراءات القضائية المتخذة ضد حاملها وقد تمت مصادرتها . ولما كانت هذه الوثيقة ملكاً للدولة التي صدرت باسمها فستتم إعادتها ، بعد انتهاء الإجراءات القضائية ، إلى السلطات المختصة في [اسم الدولة] .

وعملًا باتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام 1965 ، بصيغتها المعدلة ، فإن آخر دولة سبق أن أقام فيها الشخص واستهل منها رحلته الأخيرة مدعوة إلى السماح له بدخول أراضيها للتحقق مجدداً من وضعه إذا رفضت دولة أخرى دخوله أراضيها .

معلومات إضافية بشأن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

اسم وتوقيع المسؤول :

التاريخ

اللقب :

اسم السلطة المسؤولة عن شؤون الهجرة أو السلطة المختصة :

(تحنير : هذه ليست وثيقة هوية)

التذييل 3

استمارة المعلومات الخاصة بالمسافر خلسة المشار إليها
في الممارسة المستصوية 2.6.4

الكنية : الاسم : الاسم المعروف به : تاريخ الميلاد : مكان الميلاد : الجنسية المزعومة : العنوان السكني : بلد الإقامة : نوع بطاقة الهوية ، مثلاً جواز سفر (رقم) : بطاقة هوية (رقم) أو جواز سفر البحار رقم : في حال توفر بطاقة هوية : تاريخ إصدارها : مكان إصدارها : تاريخ انتهاء صلاحيتها : صادرة عن : صورة شمسية للمسافر خلسة :	معلومات عن السفينة اسم السفينة : رقم السفينة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية : المعلم : الشركة : عنوان الشركة : الوكيل في الميناء التالي : عنوان الوكيل : إشارة النداء الراديوية الدولية : رقم جهاز INMARSAT : ميناء التسجيل : اسم الريان : معلومات عن المسافر خلسة تاريخ/وقت كشف أمره على متن السفينة : المكان الذي صعد منه إلى السفينة : البلد الذي صعد منه إلى السفينة : تاريخ/وقت الصعود إلى السفينة : الوجهة النهائية المراد بلوغها : الأسباب المذكورة للصعود إلى السفينة: *
---	--

* إذا أعلن المسافر خلسة أنه لاجئ أو طالب لجوء ، تُعامل هذه المعلومة بالقدر اللازم من السرية لضمان سلامته .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

ذكر الأوصاف الجسدية العامة للمسافر خلصةً	
اللغة الرئيسية :	لغات أخرى :
لغة المحادثة :	لغة المحادثة :
لغة القراءة :	لغة القراءة :
لغة الكتابة :	لغة الكتابة :

معلومات أخرى :

(1) معلومات عن طريقة الصعود إلى السفينة ، ولاسيما عن الأشخاص المشاركين فيها (كالباقم والعاملين في الميناء وغيرهم ، على سبيل المثال) وعما إذا كان المسافر خلصةً قد خُي في بضاعة/أو حاوية أو أخفي في السفينة :

(2) قائمة بملكات المسافرين خلصةً :

(3) أقوال المسافرين خلصةً :

(4) بيان الرئان (لاسيما أي ملاحظات لديه عن مدى صدقية المعلومات التي يقدمها المسافر خلصةً) :

تاريخ (تواريخ) المقابلة (المقابلات) :

توقيع المسافرين خلصةً : توقيع الرئان :

التاريخ : التاريخ :

التذييل 4

المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التعديل 16-38 ، الفصل 4.5 بشأن المستندات

الفصل 4.5

المستندات

الملاحظة 1 : لا تستبعد هذه المدونة استخدام تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) كبدايل للمستندات الورقية . وكل ما يرد في هذا الفصل من إشارات إلى "مستند نقل السلع الخطرة" يتضمن أيضاً حكماً يتعلق بتوفير المعلومات المطلوبة باستعمال تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) .

الملاحظة 2 : عندما يتعلق الأمر بنقل بضائع خطرة ، يجب إعداد مستندات مشابهة لتلك المطلوبة لنقل فئات أخرى من السلع . وقد تنص اتفاقيات دولية تطبق على وسائل معينة للنقل وكذلك تشريعات وطنية على شكل هذه المستندات والتفاصيل التي يتعين إدراجها فيها والواجبات التي تنطوي عليها .

الملاحظة 3 : يقوم أحد المتطلبات الرئيسية لمستند نقل بضائع خطرة على توفير المعلومات الأساسية ذات الصلة بالسلع الخطرة . لذا ، من الضروري إدراج معلومات أساسية معينة في المستند عن إرسال بضائع خطرة ما لم يرد إعفاء من ذلك في هذه المدونة أو ما لم تتطلب هذه المدونة خلاف ذلك .

الملاحظة 4 : بالإضافة إلى أحكام هذه الفصل ، قد تطلب السلطة المختصة تزويدها بمعطيات أخرى .

الملاحظة 5 : بالإضافة إلى أحكام هذه الفصل ، يمكن إدراج معلومات أخرى . بيد أن هذه المعلومات يجب ألا :

1. تحوّل الانتباه عن المعلومات عن السلامة التي يتطلبها هذا الفصل أو التي تقتضيها السلطة المختصة ؛
2. تتعارض مع المعلومات عن السلامة التي يتطلبها هذا الفصل أو التي تقتضيها السلطة المختصة ؛
3. تكرر المعلومات التي سبق تقديمها .

1.4.5 المعلومات عن نقل السلع الخطرة

1.1.4.5 عموميات

1.1.1.4.5 باستثناء ما يُنصّ عليه بخلاف ذلك ، يجب على المرسل الذي يعرض سلعاً خطرة للنقل أن يزود الناقل بالمعلومات التي تنطبق على تلك السلع الخطرة ، بما في ذلك أي معلومات ومستندات إضافية على النحو المبين في هذه المدونة . ويجوز توفير هذه المعلومات في مستند نقل بضائع خطرة أو ، بعد موافقة الناقل ، بواسطة تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) .

2.1.1.4.5 في حالة تسليم المعلومات عن نقل السلع الخطرة بواسطة تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) ، يجب أن يكون المرسل قادراً على أن يوفر المعلومات بدون تأخير بشكل مستند ورقي يعرض المعلومات بالترتيب المطلوب في هذا الفصل .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

- 2.1.4.5 شكل مستند النقل
- 1.2.1.4.5 يجوز أن يتخذ مستند نقل سلع خطرة أي شكل ، شريطة أن يتضمن جميع المعلومات التي تتطلبها هذه المدونة .
- 2.2.1.4.5 في حالة إدراج سلع خطرة و سلع غير خطرة في مستند واحد ، تنصدر السلع الخطرة القائمة أو يتم إبرازها بطريقة أخرى .
- 3.2.1.4.5 ترقيم صفحات المستند
- يجوز أن يضم مستند نقل سلع خطرة أكثر من صفحة واحدة ، شريطة أن تُرقم الصفحات بالترتيب .
- 4.2.1.4.5 يجب أن تكون المعلومات التي ترد في مستند نقل سلع خطرة سهلة التمييز ومقروءة وثابتة .
- 5.2.1.4.5 مثال على مستند نقل سلع خطرة
- إن الاستمارة التي ترد في الشكل 5.4.5 هي مثال على مستند نقل سلع خطرة .
- 3.1.4.5 المرسل والمرسل إليه والتاريخ
- يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة اسم وعنوان المرسل والمرسل إليه . ويجب أن يتضمن كذلك التاريخ الذي حرر فيه مستند نقل السلع الخطرة أو نسخة إلكترونية منه تم إعدادها وتسليمها إلى الناقل الأول .
- 4.1.4.5 المعلومات المطلوبة في مستند نقل السلع الخطرة
- 1.4.1.4.5 وصف السلع الخطرة
- يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة المعلومات التالية عن كل مادة أو سلعة خطرة مقدمة للنقل :
1. رقم الأمم المتحدة مسبقاً بالحرفين "UN" ؛
 2. الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري ، على النحو المحدد وفقاً للفقرة 2.1.3 ، بما في ذلك الاسم التقني بين قوسين ، حسبما ينطبق (انظر الفقرة 8.2.1.3) ؛
 3. رتبة الخطر الرئيسي للبضائع ، أو الشعبة حيثما تكون محددة ، بما في ذلك الحرف الذي يدل على مجموعة التوافق في حالة الرتبة 1 . ويجوز إدراج كلمة "الرتبة" أو "الشعبة" قبل أرقام الرتبة أو الشعبة التي تدل على الخطر الرئيسي ؛
 4. يجب أن يُدرج بعد رتبة أو شعبة الخطر الرئيسي رقم أو (أرقام) رتب أو شُعب الأخطار الإضافية التي يُشترط استخدامها ، عندما تكون هذه الأخطار محددة ، وتوضع بين قوسين . ويجوز إدراج كلمة "الرتبة" أو "الشعبة" قبل أرقام الرتبة أو الشعبة التي تدل على الخطر الإضافي ؛
 5. مجموعة التعبئة المعينة للمادة أو السلعة ، إذا كانت محددة . ويجوز أن يسبقها الحرفان "PG" (مجموعة التعبئة) (مثال على ذلك : "PG II" (مجموعة التعبئة II)) .

* للاطلاع على الاستمارات الموحدة ، انظر أيضاً التوصيات ذات الصلة بذلك الصادرة عن مركز الأمم المتحدة لتسهيل التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية (UN/CEFACT) التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة (UNECE) ، ولا سيما التوصية رقم 1 (دليل الأمم المتحدة لتصميم مستندات التجارة) (ECE/TRADE/137, edition 81.3) ، ودليل الأمم المتحدة لتصميم مستندات التجارة - المبادئ التوجيهية للتطبيق (ECE/TRADE/270, edition 2002) والتوصية المنقحة رقم 11 (الجوانب المتعلقة بمستندات النقل الدولي للسلع الخطرة (ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8) ، والتوصية رقم 22 (دليل تصميم توجيهات الإرسال الموحدة (ECE/TRADE/168, edition 1989) . وانظر أيضاً "UN/CEFACT" - موجز توصيات تسهيل التجارة (ECE/TRADE/346, edition 2006) ودليل الأمم المتحدة لعناصر بيانات التجارة (ECE/TRADE/362, edition 2005) (UNTDDED) الصادرين عن مركز الأمم المتحدة لتسهيل التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية (UN/CEFACT) .

التنزيل 4 - المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG)، التعديل 16-38، الفصل 4.5 بشأن المستندات

2.4.1.4.5 ترتيب وصف السلع الخطرة

تُدرن العناصر الخمسة لوصف السلع الخطرة على النحو المحدد في الفقرة 1.4.1.4.5 بالترتيب الموضح أعلاه (أي 1، 2، 3، 4، 5)، بدون حشر أي معلومات بينها، باستثناء ما تنص عليه هذه المدونة. ويجب أن توضع المعلومات الإضافية بعد وصف السلع الخطرة، ما لم تسمح هذه المدونة بخلاف ذلك أو تتطلبه.

3.4.1.4.5 معلومات مكملّة للاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري لوصف السلع الخطرة

- يُستكمل الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري (انظر الفقرة 2.1.3) لوصف السلع الخطرة بما يلي :
1. الأسماء التقنية للوصف "غير محدد على نحو آخر" ("n.o.s") والأوصاف النوعية الأخرى : تُستكمل الأسماء الرسمية التي تُستخدم في النقل البحري المحدد لها الحكم الخاص 274 في العمود 6 من قائمة السلع الخطرة بأسماء مجموعات التقنية أو الكيميائية ، على النحو الموصوف في الفقرة 8.2.1.3 ؛
- العبوات وحواويات السوانب والصهاريج الفارغة التي لم يتم تنظيفها : إن وسائل الاحتواء الفارغة (بما فيها العبوات وحواويات السوانب المتوسطة الحجم وحواويات السوانب والصهاريج الثقيلة والمركبات الصهرجية وعربات القطار الصهرجية) ، التي تحتوي على مخلفات سلع خطرة من رتب غير الرتبة 7 ، يجب أن يرد وصفها على هذا النحو ، مثلاً بإدراج عبارة "فارغة" ، لم يتم تنظيفها" أو "مخلفات محتويات سابقة" قبل وصف السلع الخطرة أو بعده ، على النحو المنصوص عليه في الفقرات 1.1.4.1.4.5 إلى 5. ؛
- النفائيات : في حالة نفائيات السلع الخطرة (بخلاف النفائيات المشعة) التي يتم نقلها للتخلص منها أو لمعالجتها تمهيداً للتخلص منها ، يجب أن يسبق كلمة "نفائيات" الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري ، إلا إذا كانت هذه الكلمة جزءاً من هذا الاسم أصلاً ؛
- المواد التي تُنقل بدرجة حرارة مرتفعة : إذا لم يبين الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري للمادة المنقولة أو المعروضة للنقل في الحالة السائلة بدرجة حرارة تبلغ أو تزيد على 100 درجة مئوية ، أو في الحالة الجامدة بدرجة حرارة تبلغ أو تزيد على 240 درجة مئوية ، أن هذه المادة يجب أن تُنقل بدرجة حرارة مرتفعة ، (مثلاً ، باستخدام كلمة "مصبور" أو عبارة "درجة حرارة مرتفعة" كجزء من الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري) ، يجب أن يسبق كلمة "ساخن" الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري مباشرة ؛
- الملوثات البحرية : باستثناء ما تنص عليه الفقرة 7.2.10.2 ، إذا كانت السلع المطلوب نقلها ملوثات بحرية ، يجب تحديدها على أنها "ملوثات بحرية" ؛ وبالنسبة للقيود العامة أو للوصف "غير محدد على نحو آخر" (N.O.S.) ، يجب استكمال الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري بالاسم الكيميائي المتعارف عليه للملوث البحري (انظر الفقرة 9.2.1.3) . ويمكن استكمال مصطلح "ملوث بحري" بمصطلح "يشكل خطراً على البيئة" ؛
- نقطة الوميض : إذا كانت نقطة ووميض السلع الخطرة التي سيتم نقلها تبلغ 60 درجة مئوية أو أقل (بالدرجات المئوية وفقاً لاختبار البوتقة المغلقة (c.c.) ، يجب الإشارة إلى نقطة الوميض الدنيا . ونظراً لوجود شوائب ، قد تزيد نقطة الوميض على درجة الحرارة المرجعية المذكورة في قائمة السلع الخطرة أو تقل عنها بالنسبة للمادة المعنية . وفي ما يتعلق بالبيروكسيدات العضوية من الرتبة 2.5 ، وهي أيضاً لهوية ، لا داعي للإشارة إلى نقطة ووميضها .

4.4.1.5.4 أمثلة على وصف السلع الخطرة :

UN 1098 ALLYL ALCOHOL 6.1 (3) I (21°C c.c.)
UN 1098 ، كحول أليلي ، 1.6 (3) I (21 درجة مئوية وفقاً لاختبار البوتقة المغلقة (c.c.))
UN 1098, ALLYL ALCOHOL, class 6.1, (class 3), PG I, (21°C c.c.)
UN 1098 ، كحول أليلي ، الرتبة 1.6 ، (الرتبة 3) ، مجموعة التوضيب I (21 درجة مئوية وفقاً لاختبار البوتقة المغلقة (c.c.))

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

UN 1092, Acrolein, stabilized, class 6.1 (3), PG I, (-24°C c.c.),
MARINE POLLUTANT/ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS
UN 1092 ، أكرولين مُنْتَبِت ، الرتبة 1.6 ، (3) ، مجموعة التوضيب I (24 درجة مئوية تحت الصفر وفقاً
لاختبار البوتقة المغلقة (c.c.)) ، ملوث بحري

UN 2761, Organochlorine pesticide, solid, toxic, (Aldrin 19%), class 6.1, PG III,
MARINE POLLUTANT
UN 2761 ، كلور عضوي مبيد للآفات ، صلب ، سام ، (ألدرين 19 %) ، الرتبة 1.6 ، مجموعة التوضيب III ،
ملوث بحري

5.1.4.5 المعلومات المطلوبة بالإضافة إلى وصف السلع الخطرة

بالإضافة إلى وصف السلع الخطرة ، يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة المعلومات التالية بعد وصف
السلع الخطرة مباشرة .

1.5.1.4.5 مجموع كمية السلع الخطرة

باستثناء العبوات الفارغة التي لم يتم تنظيفها ، يجب أن يُدرج مجموع كمية السلع الخطرة التي يشملها الوصف
(بالحجم أو الكتلة ، حسب الحالة) مع وصف لكل بند من بنودها يحمل اسماً رسمياً يُستخدم في النقل البحري
مختلفاً أو رقماً مختلفاً صادراً عن الأمم المتحدة أو مجموعة تعبئة مختلفة . وفي حالة السلع الخطرة المدرجة في
الرتبة 1 ، يُعبر عن كميتها بالكتلة المنفجرة الصافية . وبالنسبة للسلع الخطرة التي تُنقل في عبوات مخصصة
لأغراض الاستعادة ، يجب ذكر الكمية التقديرية للسلع الخطرة . ويجوز ذكر عدد العبوات ونوعها (مثلاً ، برميل ،
صندوق ، وما إلى هنالك) . ولا تُستخدم رموز التعبئة الصادرة عن الأمم المتحدة إلا لاستكمال وصف نوع العبوة
(مثلاً ، صندوق واحد (4G)) . ويجوز استخدام المختصرات لبيان وحدة قياس مجموع الكمية .

ملاحظة : في حالة العبوات المركبة ، لا يتعين ذكر عدد العبوات الداخلية الموضوعة في عبوة خارجية ونوعها
وسعتها .

2.5.1.4.5 الكميات المحدودة

1.2.5.1.4.5 عندما تُنقل سلع خطرة وفقاً للاستثناءات الممنوحة للسلع الخطرة المعبأة بكميات محدودة ، على النحو الوارد
في العمود 7 (أ) من قائمة السلع الخطرة وفي الفصل 4.3 ، يجب إدراج عبارة "كمية محدودة" ("limited quantity")
أو "LTD QTY" .

2.2.5.1.4.5 عندما يتم إرسال بضاعة بموجب الفقرة 2.1.4.4.3 ، يجب تضمين العبارة التالية في مستند النقل : "يتم
النقل بموجب الفقرة 2.1.4.4.3 من المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG)" .

3.5.1.4.5 العبوات المخصصة لأغراض الاستعادة والمستوعبات الضغطية لأغراض الاستعادة

في حالة نقل سلع خطرة في عبوات مخصصة لأغراض الاستعادة أو مستوعبات ضغطية لأغراض الاستعادة ،
يجب إضافة إحدى العبارتين التاليتين : "SALVAGE PACKAGING" ("عبوة مخصصة لأغراض الاستعادة")
أو "SALVAGE PRESSURE RECEPTACLE" ("مستوعب مخصص لأغراض الاستعادة") .

التفصيل 4 - المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التحليل 16-38 ، الفصل 4.5 بشأن المستندات

4.5.1.4.5 المواد التي يتم تثبيتها بضبط درجة الحرارة

إذا كانت عبارة "STABILIZED" ("مادة مُثَبِّتة") تشكل جزءاً من الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري (انظر أيضاً الفقرة 6.2.1.3) ، وحيثما يتم التثبيت بضبط درجة الحرارة ، يجب أن تُذكر درجة حرارة الضبط ودرجة الحرارة الحرجة (انظر الفقرة 2.7.7) في مستند النقل ، على النحو التالي :

Emergency temperature: ... °C "Control temperature: ... °C
درجة الحرارة الحرجة ... درجة مئوية درجة حرارة الضبط ... درجة مئوية

5.5.1.4.5 المواد الذاتية التفاعل والمواد المسببة للتمائثر والبيروكسيدات العضوية

بالنسبة للمواد الذاتية التفاعل والمواد المسببة للتمائثر من الرتبة 1.4 والبيروكسيدات العضوية التي يتعين ضبط درجة حرارتها أثناء النقل ، يجب أن تُذكر درجة حرارة الضبط ودرجة الحرارة الحرجة (انظر الفقرة 2.7.7) في مستند نقل السلع الخطرة ، وذلك على النحو التالي :

Emergency temperature: ... °C "Control temperature: ... °C
درجة الحرارة الحرجة ... درجة مئوية درجة حرارة الضبط ... درجة مئوية

1.5.5.1.4.5 عندما تسمح السلطة المختصة بالاستغناء عن وضع بطاقة الخطر الإضافي "EXPLOSIVE" ("مادة متفجرة") (النموذج رقم 1) على عبوة محددة في حالة مواد معينة ذاتية التفاعل من الرتبة 1.4 وبيروكسيدات عضوية من الرتبة 2.5 ، يجب أن يُدرج بيان بذلك .

2.5.5.1.4.5 عندما تُنقل بيروكسيدات عضوية ومواد ذاتية التفاعل وفقاً لشروط تقاضي موافقة خاصة (في ما يتعلق بالبيروكسيدات العضوية ، انظر الفقرات 5.2.3.5.2 و 2.2.7.1.4 و 1.13.1.2.4 و 3.13.1.2.4 ؛ وفي ما يتعلق بالمواد الذاتية التفاعل ، انظر الفقرتين 4.2.3.2.4.2 و 2.2.7.1.4) ، يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة بياناً بذلك . ويجب أن تُرفق به نسخة من اعتماد التصنيف وشروط نقل البيروكسيدات العضوية والمواد الذاتية التفاعل غير المصنفة .

3.5.5.1.4.5 عندما تُنقل عينة من بيروكسيد عضوي (انظر الفقرة 1.5.2.3.5.2) أو عينة من مادة ذاتية التفاعل (انظر الفقرة 2.4.2.3.2.4.2) ، يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة بياناً بذلك .

6.5.1.4.5 المواد المُغَدِيَّة

يجب أن يتضمن مستند النقل العنوان الكامل للمُرْسِل إليه ، فضلاً عن اسم شخص مسؤول ورقم هاتفه .

7.5.1.4.5 المواد المشعة

1.7.5.1.4.5 يجب أن تُدرج المعلومات التالية عن كل بضاعة مُرسلة من مواد الرتبة 7 ، حسب الانطباق ، وفقاً للترتيب المبين أدناه :

1. اسم أو رمز كل نويدة مشعة ، أو وصف عام مناسب أو قائمة بأكثر النويدات تقييداً في حالة النويدات المشعة المختلطة ؛
2. وصف لشكل المادة الفيزيائي والكيميائي ، أو ملاحظة تفيد بأن المادة مشعة ذات شكل خاص أو منخفضة التشتت . ويُقبل الوصف الكيميائي العام بدلاً من الشكل الكيميائي ؛
3. أقصى فاعلية للمحتويات المشعة أثناء النقل مُعبراً عنها بالبيكريل (Bq) مع رمز بادئة مناسبة من النظام الدولي للوحدات (Si) (انظر الفقرة 1.2.2.1) . وفي حالة المواد الانشطارية ، يجوز ، بدلاً من الفاعلية ، أن تُستخدم كتلة المادة الانشطارية (أو كتلة كل نويدة انشطارية ، في حالة النويدات المشعة المختلطة ، حسب الانطباق) بالغرام (غ) أو المُضاعف الملائم ؛

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

4. فئة التعبئة ، أي I-WHITE , II-YELLOW , III-YELLOW ؛
 5. مؤشر النقل (للفئتين II-YELLOW و III-YELLOW فقط) ؛
 6. في حالة المواد الانشطارية :
 1. المنقولة بحرًا بمقتضى أحد الاستثناءات الواردة في الفقرات من 1.5.3.2.7.2 إلى 6.5.3.2.7.2 ، يُحال إلى تلك الفقرة ؛
 2. المنقولة بحرًا بمقتضى الفقرات من 1.5.3.2.7.2 إلى 5.5.3.2.7.2 ، مجموع كتلة التويدات الانشطارية ؛
 3. المحتواة في طرد يستوفي أحد الأحكام الواردة في الفقرة 2.11.4.6 من (أ) إلى (ج) أو الفقرة 3.11.4.6 ، يُحال إلى تلك الفقرة ؛
 4. مؤشر الأمان الحرج ، حيثما ينطبق .
 7. العلامة المميزة لكل شهادة اعتماد صادرة عن السلطة المختصة (بشأن المواد المشعة ذات الشكل الخاص أو المواد المشعة المنخفضة التشكيت أو المواد الانشطارية المستثناة بمقتضى الفقرة 6.5.3.2.7.2 أو الترتيبات الخاصة أو تصميم العبوة ، أو النقل البحري) التي تنطبق على البضاعة المرسلّة ؛
 8. في حالة البضاعة المرسلّة التي تحتوي على أكثر من عبوة واحدة ، توفير المعلومات الواردة في الفقرات من 1.1.4.1.4.5 إلى 3. وفي الفقرات من 1.1.7.5.1.4.5 إلى 7. عن كل عبوة على حدة . وفي حالة العبوات المغلفة بمواد توضيب أو الموضوعة في حاويات بضائع أو في أي وسيلة نقل ، إدراج بيان تفصيلي عن محتويات كل عبوة مغلفة بمواد توضيب أو موضوعة في حاوية نقل أو في أي وسيلة نقل ، أو ، عند الاقتضاء ، بيان عن كل عبوة مغلفة بمواد توضيب أو موضوعة في حاوية نقل أو في أي وسيلة نقل . وإذا اقتضى الأمر نزع مواد التوضيب عن العبوات أو إخراجها من حاويات البضائع أو وسيلة النقل في محطة تفريغ وسطية ، تقديم مستندات النقل المطلوبة ؛
 9. حيثما يتوجب نقل بضاعة مرسلّة بمقتضى شرط الاستخدام الحصري ، إضافة عبارة "EXCLUSIVE USE SHIPMENT" ("بضاعة للاستخدام الحصري") ؛
 10. بالنسبة للمواد ذات الفاعلية الإشعاعية النوعية المنخفضة (LSA-II و LSA-III) والأجسام الملوثة سطحياً (SCO-I و SCO-II) ، مجموع الفاعلية الإشعاعية للبضاعة المرسلّة مُعبّرًا عنه بمضاعف قيمة A_2 . وبالنسبة للمادة المشعة التي تكون قيمة A_2 الخاصة بها غير محدودة ، يكون مضاعف هذه القيمة صفرًا .
- 2.7.5.1.4.5 يجب أن يتضمن مستند النقل بياناً بالإجراءات التي قد يستلزم الأمر أن يتخذها الناقل . ويجب أن يُحرر هذا البيان باللغات التي يراها الناقل أو السلطات المعنية ضرورية ، ويجب أن يتناول النقاط التالية على الأقل :
1. التدابير الإضافية المطلوبة بشأن تحميل وتسييف العبوات أو العبوات المغلفة بمواد توضيب أو حاويات البضائع ونقلها ومناولتها وتفريغها ، بما في ذلك أي تدابير خاصة يتعين اتخاذها بالنسبة إلى التسييف بغية تبديد الحرارة بطريقة آمنة (انظر الفقرة 4.14.1.7) ، أو بيان بأن هذه الاشتراطات غير ضرورية ؛
 2. القيود المفروضة على وسيلة النقل أو الإرسال ، وأي تعليمات ضرورية بشأن المسار المقرر ؛
 3. ترتيبات الطوارئ التي تتناسب مع طبيعة البضاعة المرسلّة .
- 3.7.5.1.4.5 في جميع حالات النقل الدولي لعبوات تقتضي اعتماداً للتصميم أو النقل البحري من السلطة المختصة وتنطبق عليها أنواع اعتماد مختلفة في البلدان المعنية المختلفة ، يجب أن تكون بيانات رقم الأمم المتحدة والاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري التي تقتضيها الفقرة 1.4.1.4.5 مطابقة لبيانات الشهادة الصادرة عن بلد منشأ التصميم .

التنزيل 4 - المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التعديل 16-38 ، الفصل 4.5 بشأن المستندات

4.7.5.1.4.5 لا يتعين بالضرورة أن تكون البضاعة المرسلّة مصحوبة بالشهادات المنطبقة الصادرة عن السلطة المختصة ، بيد أنه يجب أن يكون المُرسل على استعداد لإرسال هذه الشهادات إلى الناقل (الناقلين) قبل التحميل والتفريغ .

8.5.1.4.5 أسطوانات التريزيد

إذا كانت سعة أسطوانة التريزيد تزيد على 1 000 مل ، يجب الإشارة إلى ذلك في مستند النقل .

9.5.1.4.5 المتفجرات

يجب إدراج المعلومات التالية عن كل بضاعة مُرسلة تضم سلعاً من الرتبة 1 ، حسب الانطباق :

1. أدرجت قيود مخصصة لـ "SUBSTANCES, EXPLOSIVE, N.O.S." ("مواد متفجرة ، غير محددة على نحو آخر") و "ARTICLES, EXPLOSIVE, N.O.S." ("أجسام متفجرة ، غير محددة على نحو آخر") و "COMPONENTS, EXPLOSIVE TRAIN, N.O.S." ("مكونات سلسلة تفجيرية ، غير محددة على نحو آخر") . وحيثما لا يوجد قيد معين ، يجب على السلطة المختصة في بلد المنشأ أن تستخدم القيد الملائم المتعلق بشعبة الخطر ومجموعة التوافق . ويجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي : "Transport under this entry approved by the competent authority of ..." ("أقرت السلطة المختصة في النقل بمقتضى هذا القيد") ، متبوعاً بالعلامة المميزة للدولة التي تتبع لها السلطة المختصة والمخصصة للتقل الدولي للسيارات .
2. يُحظر نقل المواد المتفجرة التي حُدّد محتواها الأدنى من الماء أو من مزيل التحسس في القيد الخاص بها عندما يقل محتواها من الماء أو من مزيل التحسس عن الحد الأدنى المذكور . ولا تُنقل هذه المواد إلا بموجب إذن خاص يصدر عن السلطة المختصة في بلد المنشأ . ويجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي : "Transport under this entry approved by the competent authority of ..." ("أقرت السلطة المختصة في النقل بمقتضى هذا القيد") ، متبوعاً بالعلامة المميزة للدولة التي تتبع لها السلطة المختصة والمخصصة للتقل الدولي للسيارات .
3. حيثما يتم توضيب مواد أو أجسام متفجرة بوصفها "as approved by the competent authority" ("حاصلة على موافقة السلطة المختصة") ، يجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي : "Packaging approved by the competent authority of ..." ("أقرت السلطة المختصة في التوضيب") ، متبوعاً بالعلامة المميزة للدولة التي تتبع لها السلطة المختصة والمخصصة للتقل الدولي للسيارات .
4. هنالك مخاطر معينة لا يمكن استنتاجها من شعبة الخطر أو مجموعة التوافق الخاصة بالمادة المعنية . ويجب على الناقل أن يشير في مستند نقل السلع الخطرة إلى أي خطر من هذا النوع .

10.5.1.4.5 المواد اللزجة

حيثما يتم نقل مواد لزجة بموجب الفقرة 5.2.3.2 ، يجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي : "Transport in accordance with 2.3.2.5 of the IMDG Code" ("يتم النقل بموجب الفقرة 2.3.2.5 من المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG)") .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

11.5.1.4.5 أحكام خاصة تتناول الفصل

1.11.5.1.4.5 في ما يتعلق بالمواد أو الأخطار أو المحاليل أو المستحضرات المصنّفة بوصفها (N.O.S) (غير محددة على نحو آخر) وغير المدرجة في مجموعات عزل المواد المذكورة في الفقرة 4.4.1.3 بيد أنها تنتمي ، في رأي المرسل ، إلى إحدى هذه المجموعات (انظر الفقرة 2.4.1.3) ، يجب أن يتضمن مستند النقل اسم مجموعة الفصل مسبقاً بالعبارة التالية : "IMDG Code segregation group" ("مجموعة فصل المواد الواردة في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ") ، بعد وصف السلع الخطرة . مثال على ذلك :

"UN 1760 CORROSIVE LIQUID, N.O.S. (Phosphoric acid, acetic acid) 8 III IMDG Code segregation group 1 – Acids"
[UN 1760] ، سائل لكال ، غير محدد بخلاف ذلك ("n.o.s") (حمض الفسفوريك ، حمض أسيتي) ، 8 ، III ، مجموعة فصل المواد 1 – الأحماض – الواردة في المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) "].

2.11.5.1.4.5 حيثما يتم تحميل مواد معاً في وحدة لنقل البضائع بموجب الفقرة 3.6.2.7 ، يجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي : "Transport in accordance with 7.2.6.3 of the IMDG Code" ("يتم النقل بموجب الفقرة 3.6.2.7 من المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ") .

3.11.5.1.4.5 حيثما يتم نقل مواد حمضية وقلوية من الرتبة 8 في وحدة نقل البضائع عنها ، سواء في العبوة نفسها أم لا ، بموجب الفقرة 4.6.2.7 ، يجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي : "Transport in accordance with 7.2.6.4 of the IMDG Code" ("يتم النقل بموجب الفقرة 4.6.2.7 من المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ") .

12.5.1.4.5 نقل السلع الخطرة الصلبة في حاويات السوائب

في حالة حاويات السوائب بخلاف حاويات البضائع ، يجب أن يتضمن مستند النقل البيان التالي (انظر الفقرة 6.4.9.6) :

"Bulk container BK2 approved by the competent authority of ...
("حاويات سوائب طراز BK(x) معتمدة من السلطة المختصة في ...)
ملاحظة : يُستعاض عن "x" بـ "1" أو "2" ، حسب الاقتضاء .

13.5.1.4.5 نقل حاويات السوائب المتوسطة الحجم أو الصهاريج النقالة بعد تاريخ انتهاء صلاحية آخر اختبار أو تفقد لوري

حيثما يتم النقل بموجب الفقرة 2.2.2.2.1.4 أو 2.6.19.2.7.6 أو 2.6.15.3.7.6 أو 2.6.14.4.7.6 ، يجب أن يتضمن مستند النقل بياناً بهذا الشأن ، على النحو التالي : "Transport in accordance with 4.1.2.2.2.2" ("يتم النقل بموجب الفقرة 2.2.2.2.1.4") ، أو "Transport in accordance with 6.7.2.19.6.2" ("يتم النقل بموجب الفقرة 2.6.19.2.7.6") ، أو "Transport in accordance with 6.7.3.15.6.2" ("يتم النقل بموجب الفقرة 2.6.15.3.7.6") ، أو "Transport in accordance with 6.7.4.14.6.2" ("يتم النقل بموجب الفقرة 2.6.14.4.7.6") ، حسبما ينطبق .

14.5.1.4.5 نقل السلع الخطرة بكميات متوقعة

1.14.5.1.4.5 حيثما يتم نقل سلع خطرة وفقاً للاستثناءات الممنوحة للسلع الخطرة المعبأة بالكميات المتوقعة المذكورة في العمود 7b من قائمة السلع الخطرة والفصل 5.3 ، يجب إدراج العبارة التالية : "dangerous goods in excepted quantities" ("سلع خطرة بكميات متوقعة") .

التنزيل 4 - المدونة للبحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التعديل 38-16 ، الفصل 4.5 بشأن المستندات

15.5.1.4.5 التصنيف المرجعي للمفرقات

حيثما يتم نقل مفرقات تحمل أرقام الأمم المتحدة التالية : UN 0333 و UN 0334 و UN 0335 و UN 0336 و UN 0337 ، يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة التصنيف المرجعي الصادر (التصنيفات المرجعية الصادرة) عن السلطة المختصة .

ويجب أن يتألف التصنيف المرجعي (يجب أن تتألف التصنيفات المرجعية) من اسم الدولة التي تتبع لها السلطة المختصة مشاراً إليه بالعلامة المميزة والمخصصة للتقل الدولي للسيارات وتعريف السلطة المختصة ورقم مسلسل فريد . وفي ما يلي أمثلة على هذه التعريفات المرجعية :

- GB/HSE123456

- D/BAM1234

- USA EX20091234

16.5.1.4.5 التصنيف حيثما تُتاح بيانات جديدة (انظر الفقرة 2.0.0.2)

في حالة النقل وفقاً للفقرة 2.0.0.2 ، يُنجز بيان بهذا الشأن في مستند النقل على النحو التالي : "مصنّف وفقاً للفقرة 2.0.0.2" .

17.5.1.4.5 نقل أرقام الأمم المتحدة 3528 و 3529 و 3530

في حالة نقل أرقام الأمم المتحدة 3528 و 3529 و 3530 ، يجب أن يتضمن مستند النقل البيان الإضافي التالي : "النقل وفقاً للحكم الخاص 363" .

6.1.4.5 إصدار الشهادات

1.6.1.4.5 يجب أن يتضمن مستند نقل السلع الخطرة شهادة أو تصريحاً بأن البضاعة المرسلّة مقبولة للنقل وأن البضائع معبأة بشكل مناسب وقد وضعت عليها العلامة وبطاقة الوسم وأنها بحالة مناسبة للنقل بموجب اللوائح المنطبقة . وفي ما يلي نص هذه الشهادة :

"أُصرّح بأن محتويات هذه البضاعة المرسلّة قد وصفت أعلاه/أدناه . وصفاً تاماً ودقيقاً بالاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري ، وأنها مصنّفة ومعبأة وتحمل العلامات وبطاقات الوسم/اللوحات ، وأنها في حالة سليمة من جميع النواحي ومناسبة للنقل وفقاً للوائح الدولية والحكومية الوطنية المنطبقة" .

ويوقع المرسل الشهادة ويؤرخها . وتُقبل التوقيعات بالفاكس في حالة اعتراف القوانين واللوائح السارية المفعول بصحة التوقيع بالفاكس قانوناً .

2.6.1.4.5 إذا قُدمت المستندات المتعلقة بالسلع الخطرة إلى الناقل بواسطة تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) ، يجوز أن يكون التوقيع إلكترونياً (تكون التوقيعات الإلكترونية) أو يجوز أن يحل محله (تحلّ محلّها) اسم الشخص (أسماء الأشخاص) (بحروف كبيرة) المرخص له (المرخص لهم) بالتوقيع .

3.6.1.4.5 عندما يتم تزويد الناقل بالمعلومات عن نقل السلع الخطرة بواسطة تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) ، ثم يتم لاحقاً تسليم السلع الخطرة إلى ناقل يتطلّب مستنداً ورقياً لنقل السلع الخطرة ، يجب على الناقل أن يضمن أن المستند الورقي يتضمن العبارة التالية : "Original received electronically" ("استلم الأصل إلكترونياً") ، ويجب أن يظهر اسم الموقع بالحروف الكبيرة .

* حسب الاقتضاء .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

- 2.4.5 شهادة تعبئة الحاويات/المركبات
- 1.2.4.5 حيثما يتم تعبئة السلع الخطرة في حاوية * أو مركبة لنقلها ، يقدم المسؤولون عن عملية تعبئة الحاوية أو الناقل "container/vehicle packing certificate" (شهادة بشأن تعبئة الحاوية/المركبة) يحددون فيها رقم (أرقام) الحاوية/المركبة ، ويشهدون فيها بأن هذه العملية تمت بموجب الشروط التالية :
1. الحاوية/المركبة كانت نظيفة وجافة وبدت مناسبة لحمل السلع ؛
 2. العبوات التي يتعين فصلها بموجب متطلبات الفصل المنطبقة لم يتم توضيها معاً على ظهر الحاوية/المركبة أو داخلها (ما لم توافق السلطة المختصة المعنية على ذلك بموجب الفقرة 1.4.3.7) ؛
 3. فُحصت جميع العبوات من الخارج للتأكد من أنها سليمة من العطب ، وتم تحميل العبوات السليمة فقط ؛
 4. تم تسييف جميع البراميل في وضع عمودي ، ما لم تأذن السلطة المختصة بخلاف ذلك ، وحُملت جميع السلع بطريقة سليمة وجرى ، حيثما اقتضى الأمر ذلك ، تثبيتها برباط إيثاق وإفية تتناسب وسيلة (وسائل) النقل † للرحلة المزمعة ؛
 5. وُزعت السلع المحملة سائبة داخل الحاوية/المركبة توزيعاً متساوياً ؛
 6. بالنسبة للبضاعة المُرسلة التي تتضمن سلعاً من الرتبة 1 ، بخلاف السلع المدرجة في الشعبة 4.1 ، فإن الحاوية/المركبة المستخدمة تستوفي شروط التشغيل من حيث اللبنة الهيكلية بموجب البند 2.1.7 ؛
 7. وضعت العلامات ويطاقات الوسم ولوحات الإعلان الخارجية اللازمة على الحاوية/المركبة والعبوات ، حسبما ينطبق ؛
 8. حيثما سُتخدم مواد تشكل خطر الاختناق عند استخدامها لأغراض التبريد أو التكييف (مثل الجليد الجاف (رقم الأمم المتحدة 1845) ، أو النتروجين ، سائل مبرد (رقم الأمم المتحدة 1977) ، أو الأرجون ، سائل مبرد (رقم الأمم المتحدة 1951)) ، يوضع على السطح الخارجي للحاوية/المركبة علامة بموجب الفقرة 6.3.5.5 ؛
 9. استُلم مستند نقل سلع خطرة ، على النحو المبين في البند 1.4.5 ، لكل بضاعة مُرسلة تتضمن السلع الخطرة المحملة في الحاوية/المركبة .
- ملاحظة : لا يُشترط تقديم شهادة تعبئة الحاوية/المركبة للصهاريج النقالة .
- 2.2.4.5 يمكن أن تُدمج في مستند واحد المعلومات المطلوبة في مستند نقل السلع الخطرة وشهادة تعبئة الحاوية/المركبة . وفي حالة عدم دمج المعلومات ، يمكن إرفاق أحد المستندين بالآخر . وإذا أدمجت المعلومات في مستند واحد ، يجب أن يتضمن المستند إقراراً موقعاً على النحو التالي : "It is declared that the packing of the goods into the container/vehicle has been carried out in accordance with the applicable provisions" (إقرار بأن تعبئة السلع في الحاوية/المركبة تمت بموجب الأحكام المنطبقة) . ويؤرخ هذا الإقرار ويُحدد في المستند هوية الشخص الذي يوقع الإقرار . وتُقبل التوقيعات بالفاكس في حالة اعتراف القوانين واللوائح السارية المفعول بصحة التوقيع بالفاكس قانوناً .
- 3.2.4.5 إذا قُدِّمت شهادة تعبئة الحاوية/المركبة إلى الناقل بواسطة تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) ، يجوز أن يكون التوقيع إلكترونياً (تكون التوقيعات الإلكترونية) أو يجوز أن يحل محله (تحل محله) اسم الشخص (أسماء الأشخاص) (بحروف كبيرة) المرخص له (المرخص لهم) بالتوقيع .

* انظر تعريف "حاوية البضائع" الوارد في البند 1.2.1 .
† انظر مدونة CTU .

التنزيل 4 - المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التعديل 38-16 ، الفصل 5.4 بشأن المستندات

4.2.4.5 عندما يتم تزويد الناقل بشهادة تعبئة الحاوية/المركبة بواسطة تقنيات الإرسال بالمعالجة الإلكترونية للبيانات (EDP) وتبادل البيانات الإلكتروني (EDI) ، ثم يتم لاحقاً تسليم السلع الخطرة إلى ناقل يتطلب مستنداً ورقياً لنقل السلع الخطرة ، يجب على الناقل أن يضمن أن المستند الورقي يتضمن العبارة التالية : "Original received electronically" ("استلم الأصل إلكترونياً") ، ويجب أن يظهر اسم الموقع بالحروف الكبيرة .

3.4.5 المستندات المطلوبة على متن السفينة

1.3.4.5 يجب أن يوجد على متن كل سفينة تحمل سلعاً خطرة وملوثات بحرية قائمة خاصة أو قائمة بضائع* أو خريطة تصنيف تبين ، بموجب اللائحة 2.4/VI من اتفاقية سولاس ، في صيغتها المعدلة ، واللائحة 2.4 من المرفق III لاتفاقية ماريول ، السلع الخطرة والملوثات البحرية وموقعها . ويجب أن تستند هذه القائمة الخاصة أو قائمة البضائع إلى المستندات والشهادات التي تتطلبها هذه المدونة . ويجب أن تتضمن بالإضافة إلى المعلومات المشار إليها في الفقرتين 4.1.4.5 و 5.1.4.5 ، وبالنسبة للمادة التي تحمل رقم الأمم المتحدة التالي : UN 3359 ، المعلومات المشار إليها في الفقرة 1.1.4.2.5.5 ، موقع تصنيف السلع الخطرة والملوثات البحرية ومجموع كميتها . ويجوز استخدام خريطة تصنيف تفصيلية تحدد جميع السلع الخطرة والملوثات البحرية وفقاً لرتبة كل منها وتبين موقعها بدلاً من هذه القائمة الخاصة أو قائمة البضائع . وقبل المغادرة ، يجب تزويد الشخص الذي تعينه سلطة دولة الميناء (الهيئة التي تعينه سلطة دولة الميناء) بنسخة من أحد هذه المستندات .

2.3.4.5 المعلومات المتعلقة بمواجهة الحالات الطارئة

1.2.3.4.5 بالنسبة للبضائع المرسلّة التي تتضمن سلعاً خطرة ، يجب أن تتاح فوراً المعلومات اللازمة في جميع الأوقات لاستخدامها في حالات الطوارئ لمواجهة الحوادث والأحداث التي تشتمل على سلع خطرة منقولة . ويجب أن تكون المعلومات متاحة بعيداً عن العبوات التي تحتوي على السلع الخطرة لتيسير الوصول إليها في حالة وقوع حادث . وتشمل أساليب التقيد بهذه التعليمات ما يلي :

1. إدراج البنود المناسبة في القائمة الخاصة أو قائمة البضائع أو التصريح عن السلع الخطرة ؛
2. توفير مستند آخر ، مثلاً صحيفة بيانات سلامة المواد الخطرة ؛
3. توفير مستند آخر ، مثلاً دليل إجراءات مواجهة حالات الطوارئ للسفن التي تحمل سلعاً خطرة (دليل EMS) ، يُستخدم بالتزامن مع مستند النقل ودليل الإسعافات الأولية الطبية في حوادث السلع الخطرة (MFAG) .

4.4.5 المعلومات والمستندات الأخرى المطلوبة

1.4.4.5 في حالات معينة ، يُطلب توفير شهادات خاصة أو مستندات أخرى ، مثلاً :

1. شهادة تجوية ؛ على النحو الذي يتطلبه القيد المخصص لكل مادة في قائمة السلع الخطرة ؛
2. شهادة إعفاء مادة أو بند من أحكام المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) (انظر ، على سبيل المثال ، القيود المخصصة للفحم الخشبي ودقيق السمك والكُنب) ؛

* انظر التعديلات على مرفق اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام 1965 (القرار FAL.10(35) ، الذي اعتُمد في 16 كانون الثاني/يناير 2009) .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

3. بالنسبة للمواد الذاتية التفاعل والبيروكسيدات العضوية الجديدة أو المستحضرات الجديدة للمواد الذاتية التفاعل والبيروكسيدات العضوية التي سبق أن تم تصنيفها ، بيان من السلطة المختصة التابعة لبلد المنشأ يشير إلى التصنيف المعتمد وشروط النقل المعتمدة .

5.4.5 الاستمارة النموذجية لنقل السلع الخطرة بوسائل النقل المتعددة

1.5.4.5 تستوفي هذه الاستمارة متطلبات اللائحة 4 من الفصل VII من اتفاقية سولاس واللائحة 4 من المرفق III لاتفاقية ماربول وأحكام هذا الفصل . والمعلومات التي تتطلبها أحكام هذا الفصل إلزامية ؛ بيد أن التقيد بشكل هذه الاستمارة ليس إلزامياً .

التذييل 4 - المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدونة IMDG) ، التعديل 38-16 ، الفصل 5.4 بشأن المستندات

الاستمارة النموذجية لنقل السلع الخطرة بوسائل النقل المتعددة

يمكن استخدام هذه الاستمارة بمثابة تصريح عن سلع خطرة ، إذ أنها تستوفي متطلبات اللائحة 4 من الفصل VII من اتفاقية سولاس واللائحة 4 من المرفق III لاتفاقية ماريبول .

1 الناقل البحري/ المتعاقد على النقل/المُرَبِّل		2 رقم مستند النقل	
3 الصفحة 1 من (صفحات)		4 رقم الإحالة الخاص بالناقل البحري	
		5 رقم الإحالة الخاص بوكيل النقل البحري	
6 المرسل إليه		7 شركة النقل (تستكمل من قبل شركة النقل)	
تصريح الناقل البحري أُصِرَّحَ بأن محتويات هذه البضاعة المرسلة قد وصفت أعلاه وصفاً تاماً وحقاً بالاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري ، وأنها مصنفة ومعبأة وتحمل العلامات وبطاقات الوسم/اللوحات ، وأنها في حالة سليمة من جميع النواحي ومناسبة للنقل وفقاً للوائح اللوائية والحكومية الوطنية المنطبقة .			
8 تستوفي هذه البضاعة المرسلة الحدود المقبولة لما يلي : (يُشطب ما لا ينطبق)		9 معلومات إضافية عن المناولة	
طائرات الركاب والشحن		طائرات الشحن فقط	
10 رقم السفينة/رقم الرحلة الجوية والتاريخ		11 ميناء/مكان التحميل	
12 ميناء/مكان التفريغ		13 الوجهة	
14 علامات النقل البحري عدد ونوع العيوات ؛ وصف السلع * الوزن الإجمالي (كغ) الوزن الصافي (كلغ) الحجم المكعب (م³)			
15 الرقم المميز للحاوية/رقم تسجيل المركبة			
16 رقم (أرقام) الاختتام			
17 حجم وطراز الحاوية/المركبة			
18 الوزن الفارغ (كغ)			
19 مجموع الوزن الإجمالي (بما في ذلك الوزن الفارغ) (كغ)			
20 اسم الشركة			
21 إيصال استلام البضائع			
22 اسم الشركة (الناقل البحري الذي أعده هذا المستند)			
اسم/وصفة المصريح			
رقم تسجيل مركبة			
الاسم/وصفة المصريح			
المكان والتاريخ			
التوقيع والتمثيل			
توقيع السائق			
توقيع المصريح			

السلع الخطرة :

يجب تحديد ما يلي : رقم الأمم المتحدة (UN No.) ، الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري ، رتبة الخطر ، مجموعة التعبئة ، ملوث بحري (إذا انطبق ذلك) ، والتقيّد بالمتطلبات الإلزامية بمنتهى اللوائح الوطنية والدولية المنطبقة . ولأغراض المدونة الدولية للسلع البحرية الخطرة (مدونة IMDG) ، انظر الفقرة 4.1.4.5 .

* لأغراض المدونة الدولية للسلع البحرية الخطرة (مدونة IMDG) ، انظر الفقرة 2.4.5 .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

المستندات المطلوبة للنقل الدولي للسلع الخطرة
شهادة تعبئة الحاوية/المركبة

يجب أن يكون التوقيع في الخانة 20 توقيع الشخص المسؤول عن مراقبة عملية تعبئة الحاوية/المركبة .	بالنسبة للمواد التي يتم نقلها سائبة في عبوات ، جرى توزيع البضاعة داخل الحاوية/المركبة توزيعاً متساوياً .
وتفقد الشهادة بما يلي :	وضعت العلامات وبطاقات الوسم ولوحات الإعلان الخارجية اللازمة على الحاوية/المركبة والعبوات . وُزعت أي علامات وبطاقات ولوحات لا علاقة لها بالبضاعة .
إذا كانت البضاعة المرسلّة تتضمّن سلعاً من الرتبة 1 ، بخلاف السلع المدرجة في الشعبة 4.1 ، فإن الحاوية/المركبة المستخدمة تستوفي شروط التشغيل من حيث البنية الهيكلية .	حيثما استخدم ثاني أكسيد الكربون الجاف (ثاني أكسيد الكربون - جليد كربوني) لأغراض التبريد ، وضعت على السطح الخارجي للحاوية/المركبة علامة أو بطاقة في مكان بارز ، مثلاً ، على طرف الباب ، تحمل العبارة التالية : "ثاني أكسيد كربون خطر (جليد كربوني) بالداخل . يجب ضمان تهوية تامة قبل الدخول" .
لم يتم تعبئة سلع غير متوافقة في الحاوية/المركبة ما لم تأذن السلطة المختصة بذلك صراحةً .	في حال استخدام هذه الاستمارة النموذجية لنقل سلع خطرة بمثابة شهادة تعبئة الحاوية/المركبة فحسب ، لا بمثابة مستند مشترك ، يجب أن يكون قد تم إصدار/استلام تصريح عن السلع الخطرة موقع من الناقل البحري أو المورد لكل بضاعة مرسلّة تتضمّن سلعاً خطرة محفلة في الحاوية .
فُحصت جميع العبوات من الخارج للتأكد من أنها سليمة من العطب ، وتم تحميل العبوات السليمة فقط .	ملاحظة : لا يتعين تقديم شهادة تعبئة بالنسبة للصهاريج .
تم تصنيف جميع البراميل في وضع عمودي ، ما لم تأذن السلطة المختصة بخلاف ذلك .	
تم تحميل جميع العبوات وإثاقها بطريقة سليمة في الحاوية/المركبة .	

التعديل 4 - المدة البحرية الدولية للسلع الخطرة (مدة IMDG) ، التعديل 16-38 ، الفصل 4.5 بشأن المستندات

الاستمارة النموذجية لنقل السلع الخطرة
بوسائل النقل المتعددة
(تابع)

1 الناقل البحري/المتعاقد على النقل/المُرَبِّل		2 رقم مستند النقل	
3 الصفحة من صفحة (صفحات)		4 رقم الإحالة الخاص بالناقل البحري	
5 رقم الإحالة الخاص بوكيل النقل البحري			
14 علامات النقل البحري عدد ونوع العبوات ؛ وصف السلع * الوزن الإجمالي (كغ) الوزن الصافي (كغ) الحجم المكعب (م ³)			

* السلع الخطرة :

يجب تحديد ما يلي : رقم الأمم المتحدة (UN No.) ، الاسم الرسمي المستخدم في النقل البحري ، رتبة الخطر ، مجموعة التعبئة ، ملوث بحري (إذا انطبق ذلك) ، والتقييد بالمتطلبات الإلزامية بمقتضى اللوائح الوطنية والدولية المنطبقة . ولأغراض المدونة الدولية للسلع البحرية الخطرة (مدة IMDG) ، انظر الفقرة 4.1.4.5 .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

6.4.5	الاحتفاظ بالمعلومات عن نقل السلع الخطرة
1.6.4.5	يحتفظ المتعاقد على النقل والناقل بنسخة من مستند نقل السلع الخطرة والمعلومات والمستندات الإضافية المنصوص عليها في هذه المدونة لمدة ثلاثة أشهر على الأقل .
2.6.4.5	إذا تم حفظ المستندات المذكورة إلكترونياً أو في نظام حاسوبي ، يجب أن يكون المتعاقد على النقل والناقل قادرين على استنساخها في شكل مستندات مطبوعة .

اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL)

اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام 1965،

بصيغتها المعدلة

طبعة 2017

خطاً مطبوعاً

حزيران/ يونيو 2018

في التذييل 1، من الصفحة 44 وحتى 49، يستبدل نص الفقرة 1.1 " Name and type of ship" الواردة في الاستمارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) أرقام من 2 ولغاية 7 ليحل محله "Name of ship".
لتسهيل الاستخدام، تم إعادة نسخ التذييل 1 في هذا الخطأ المطبوعي ليشمل جميع الاستمارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) من 1 ولغاية 7.

التنزيل ١

التصريح العام

(الاستمارة 1 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

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

For official use

(الاستمارة 2 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

B/L
No.*

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

* Transport document number. Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

(الاستمارة 3 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

[illegible]

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

(الاستمارة 4 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL))

Page Number

[illegible]

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

*e.g. wines, spirits, cigarettes, tobacco, etc.

قائمة أفراد الطاقم

[illegible]

[illegible]

قائمة الركاب

[illegible]

المرفق ١١، اللائحة ٢.4، والفصل 4.5 النقرة 1.3.4.5 من المدونة البحرية الدولية للملح الخطرة)
(على النحو الذي تقتضيه اتفاقية، سولاس لعام 1974، الفصل ٧، اللانحان 5.4 و ٧.٢، واتفاقية ماربول 78/73، الاستمارة 7 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAI))

[illegible]

اتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية لعام 1965 ، بصيغتها المعدلة

طبعة 2017

تصويبات

تشرين الثاني/نوفمبر 2018

ترمي هذه التصويبات إلى إدخال تصويبات تحريرية على النص العربي لاتفاقية التسهيلات (اتفاقية FAL) لعام 1965 ، بصيغتها المعدلة ، اعتمدتها لجنة التسهيلات في دورتها الثانية والأربعين .

المحتويات

- 1 في الصفحة iii ، تُعاد تسمية "التذييل 3" الحالي ليصبح "التذييل 2" ، ويُنقل التذييل 1 والتذييل 2 الجديد إلى البند 7 .
وُعداد تسمية "التذييل 2" و "التذييل 4" ليصبحا "المرفق 1" و "المرفق 2" ، على التوالي .

مرفق

البند 3

وصول الأشخاص ومغادرتهم

- 2 في الصفحة 22 ، وفي الحاشية ، يُستعاض عن النص الحالي : "يتضمن التذييل 2 نموذجاً عن هذه الرسالة التوضيحية" بما يلي : "يتضمن المرفق 1 نموذجاً عن هذه الرسالة التوضيحية" .

البند 4

المسافرون خلسة

- 3 في الصفحة 31 ، وفي الفقرة 2.6.4 ، يُستعاض عن عبارة "التذييل 3" بعبارة "التذييل 2" .

معلومات إضافية عن الأمور المطلوبة لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

- 4 تُنقل الصفحات من 43 إلى 49 من التذييل 1 إلى متن نص البند 7 .
5 في الصفحة 51 ، يُستعاض عن العنوان الحالي "التذييل 2" بعبارة "المرفق 1" .
6 في الصفحة 53 ، يُستعاض عن العنوان الحالي "التذييل 3" بعبارة "التذييل 2" .
ويُضاف الرمز التالي " " للhashية بعد عبارة "المكان الذي صعد منه إلى السفينة :"
ويُستعاض عن الرمز الحالي " " بعد عبارة " الأسباب المذكورة للصعود إلى السفينة" بالرمز التالي "i"
ويُضاف حاشية " " تنص على ما يلي : "بما في ذلك الميناء ورقم المرفق المينائي ومعلومات عن المرسى والمحطة البحرية" ؛ ويُستعاض عن الرمز الحالي " " للhashية ليُصبح "i" .
7 تُنقل الصفحتان الحاليتان 53 و 54 (التذييل 2 الجديد) إلى متن النص بعد التذييل 1 الجديد .
8 في الصفحة 55 ، يُستعاض عن العنوان الحالي "التذييل 4" بالعبارة التالية : "المرفق 2" .

FAL Convention

CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL
MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED

2017 EDITION

Electronic edition

IMOCC75057

Please see Corrigenda - November 2018 for changes to this section.

Contents

	<i>Page</i>
Foreword	v
Articles of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic	1
Annex	
Section 1 – Definitions and general provisions	7
Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship	12
Section 3 – Arrival and departure of persons	21
Section 4 – Stowaways	28
Section 5 – Arrival, stay and departure of cargo and other articles	32
Section 6 – Public health and quarantine, including sanitary measures for animals and plants	35
Section 7 – Miscellaneous provisions	37
Additional information on facilitation requirements	
Appendix 1 – IMO FAL Forms	41
Appendix 2 – Arrival and departure of persons	49
Appendix 3 – Form of stowaway details referred to in Recommended Practice 4.6.2	51
Appendix 4 – IMDG Code, amendment 38-16, chapter 5.4 on Documentation	53

Foreword

The *Convention on the Facilitation of Maritime Traffic* (FAL Convention) was adopted by the International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport on 9 April 1965. It entered into force on 5 March 1967.

The purpose of this Convention is to facilitate maritime transport by simplifying and minimizing the formalities, documentary requirements and procedures associated with the arrival, stay and departure of ships engaged on international voyages. It was originally developed to meet growing international concern about excessive documents required for merchant shipping. Traditionally, large numbers of documents are required by customs, immigration, health and other public authorities pertaining to the ship, its crew and passengers, baggage, cargo and mail. Unnecessary paperwork is a problem in most industries, but the potential for red tape is probably greater in shipping than in other industries, because of its international nature and the traditional acceptance of formalities and procedures.

The Convention emphasizes the importance of facilitating maritime traffic and demonstrates why authorities and operators concerned with documents should adopt the standardized documentation system developed by IMO and recommended by its Assembly for world-wide use. Contracting Parties to the Convention undertake to bring about uniformity and simplicity in the facilitation of international maritime traffic.

The Annex to the Convention contains rules for simplifying formalities, documentary requirements and procedures on the arrival and departure of ships and, in particular, it reduces to twelve the number of documents which can be required by public authorities. These are the General Declaration, Cargo Declaration, Ship's Stores Declaration, Crew's Effects Declaration, Crew List, Passenger List, Dangerous Goods Manifest, Security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2, Advance electronic cargo information for customs risk assessment purposes, and Advanced Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities (when communicated to the Organization) as well as two documents required under the Universal Postal Convention and the International Health Regulations. IMO has developed standardized forms for the first seven of these.

As a further aid to compliance, the Annex to this Convention contains "Standards" and "Recommended Practices" on formalities, documentary requirements and procedures which should be applied on arrival, during their stay, and on departure to the ships, their crews, passengers, baggage and cargo.

Amendments to the Convention

Although it is recognized that the Convention has made an important contribution to the removal of trade barriers, its value was for many years limited by one important drawback – the amendment procedure. This required an amendment to be explicitly accepted by two thirds of Contracting Parties and in practice this took far too long to be practicable. A new procedure known as "tacit acceptance", under which amendments automatically enter into force on a pre-selected date unless they are specifically rejected by one third of the countries which have ratified the Convention, entered into force in 1984 (article VII). Early in 1986 the new acceptance procedure was used to adopt further amendments designed primarily to permit the use of automatic data processing and other techniques. These amendments entered into force in October of the same year.

The 1990 amendments entered into force on 1 September 1991 and were designed to facilitate the clearance of passengers, including elderly and disabled persons. They also deal with the prevention of unlawful acts against maritime safety and the control of illicit drug trafficking.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

The 1992 amendments entered into force on 1 September 1993 and were related to sections concerning the clearance of cargos, passengers, crew and baggage; ships' arrival and departure requirements and procedures; public health and quarantine, including sanitary measures for animals and plants; and limitation of shipowners' responsibilities. The amendments introduced new definitions of security measures and transport documents as well as new sections on electronic data-processing techniques, private gift packages and trades samples, consular formalities and fees, submission of pre-import information, clearance of specialized equipment and falsified documents. In addition, the Annex to the Convention was restructured by these amendments.

The 1996 amendments entered into force on 1 May 1997 and related to sections concerning the contents and purpose of documents; arrival and departure requirements and procedures; facilitation for ships engaged on cruises and for cruise passengers; further measures of facilitation for crew members of ships engaged in international voyages – shore leave; clearance of import cargo; national facilitation committee. The amendments introduced new standards regarding inadmissible persons and a new recommended practice on immigration pre-arrival clearance.

The 1999 amendments entered in force on 1 January 2001 and related to sections concerning electronic data-processing techniques; illicit drug trafficking; contents and purpose of documents on arrival, stay and departure of the ship; arrival and departure of persons; measures to facilitate clearance of cargo, passengers, crew and baggage; arrival, stay and departure of cargo and other articles; and clearance of export cargo. The amendments introduced a new chapter on illicit drug trafficking and the introduction of using risk assessment to target cargo for examination for limiting physical interventions to the minimum necessary.

The 2002 amendments entered in force on 1 May 2003 and related to new definitions; and arrival, stay and departure of ships; the amendments introduced a new section on stowaways.

The 2005 amendments entered in force on 1 November 2006 and related to new definitions; general provisions, electronic data-processing techniques; illicit drug trafficking; control techniques; general in section 2 on arrival, stay and departure of the ship; contents and purpose of documents; documents on departure; completion of documents; errors in documentation and penalties therefore; arrival, stay and departure of cargo and other articles; clearance of cargo; containers and pallets; and emergency assistance. The amendments introduced new definitions on Customs clearance, Customs release, Estimated time of arrival, Manifest, Postal items, Ship's documents and Temporary admission. The amendment created a new section on Control Techniques, and introduced the term "persons rescued at sea" in the section dedicated to Special measures of facilitation for ships calling at ports in order to put ashore sick or injured crew members, passengers or other persons for emergency medical treatment. Finally new IMO FAL Forms were approved.

The 2009 amendments entered in force on 15 May 2010 and related to sections concerning contents and purpose of documents; arrival and departure requirements and procedures; measures to facilitate clearance of passengers, crew and baggage; and facilitation for ships engaged on cruises and for cruises passengers. The amendments introduced the text of "voyage number", and new IMO FAL Forms were approved.

The 2016 amendments (resolution FAL.12(40)) shall enter into force on 1 January 2018 following a comprehensive review of all sections of the Annex to the Convention.

These amendments introduce new definitions for Cargo Transport Unit (CTU), clearance, freight container, the *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, master, ship agent, shipper and single window. Electronic exchange of information will be mandatory from 9 April 2019 with a transition period of no less than 12 months. The text now refers to the use of "Single Window" systems and has been revised in a gender-neutral format. Three additional documents have been introduced for ship's clearance that may be required by the shore authorities, i.e. Security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2, Advance electronic cargo information for customs risk assessment purposes, and Advanced Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities. Additional guarantees have been included relating to the shore leave of crew members. All IMO FAL forms, with the exception of Ship's Stores Declaration (IMO FAL Form 3), have been revised.

Articles of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

THE CONTRACTING GOVERNMENTS:

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

HAVE AGREED as follows:

Article I

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

Article II

- (1) The Contracting Governments undertake to co-operate, in accordance with the provisions of the present Convention, in the formulation and application of measures for the facilitation of the arrival, stay and departure of ships. Such measures shall be, to the fullest extent practicable, not less favourable than measures applied in respect of other means of international transport; however, these measures may differ according to particular requirements.
- (2) The measures for the facilitation of international maritime traffic provided for under the present Convention and its annex apply equally to the ships of coastal and non-coastal States the Governments of which are Parties to the present Convention.
- (3) The provisions of the present Convention do not apply to warships or pleasure yachts.

Article III

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

Article IV

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

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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Article V

- (1) Nothing in the present Convention or its annex shall be interpreted as preventing the application of any wider facilities which a Contracting Government grants or may grant in future in respect of international maritime traffic under its national laws or the provisions of any other international agreement.
- (2) Nothing in the present Convention or its annex shall be interpreted as precluding a Contracting Government from applying temporary measures considered by that Government to be necessary to preserve public morality, order and security or to prevent the introduction or spread of diseases or pests affecting public health, animals or plants.
- (3) All matters that are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

Article VI

For the purposes of the present Convention and its annex:

- (a) *Standards* are those measures the uniform application of which by Contracting Governments in accordance with the Convention is necessary and practicable in order to facilitate international maritime traffic;
- (b) *Recommended Practices* are those measures the application of which by Contracting Governments is desirable in order to facilitate international maritime traffic.

Article VII

- (1) The annex to the present Convention may be amended by the Contracting Governments, either at the proposal of one of them or by a Conference convened for that purpose.
- (2) Any Contracting Government may propose an amendment to the annex by forwarding a draft amendment to the Secretary-General of the Organization (hereinafter called the "Secretary-General"):

 - (a) Any amendment proposed in accordance with this paragraph shall be considered by the Facilitation Committee of the Organization, provided that it has been circulated at least three months prior to the meeting of this Committee. If adopted by two thirds of the Contracting Governments present and voting in the Committee, the amendment shall be communicated to all Contracting Governments by the Secretary-General.
 - (b) Any amendment to the annex under this paragraph shall enter into force 15 months after communication of the proposal to all Contracting Governments by the Secretary-General unless within 12 months after the communication at least one third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the proposal.
 - (c) The Secretary-General shall inform all Contracting Governments of any notification received under subparagraph (b) and of the date of entry into force.
 - (d) Contracting Governments, which do not accept an amendment, are not bound by that amendment but shall follow the procedure laid down in article VIII of the present Convention.

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

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

Article VIII

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

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

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

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

Article IX

The Secretary-General shall convene a conference of the Contracting Governments for revision or amendment of the present Convention at the request of not less than one third of the Contracting Governments. Any revision or amendments shall be adopted by a two-thirds majority vote of the Conference and then certified and communicated by the Secretary-General to all Contracting Governments for their acceptance. One year after the acceptance of the revision or amendments by two thirds of the Contracting Governments, each revision or amendment shall enter into force for all Contracting Governments except those, which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the revision or amendment. The Conference may by a two-thirds majority vote determine at the time of its adoption that a revision or amendment is of such a nature that any Contracting Government which has made such a declaration and which does not accept the revision or amendment within a period of one year after the revision or amendment enters into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a Party to the Convention.

Article X

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

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

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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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

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

Article XI

The present Convention shall enter into force 60 days after the date upon which the Governments of at least 10 States have either signed it without reservation as to acceptance or have deposited instruments of acceptance or accession. It shall enter into force for a Government, which subsequently accepts it or accedes to it 60 days after the deposit of the instrument of acceptance or accession.

Article XII

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

Article XIII

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

Article XIV

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

- (a) the signatures affixed to the present Convention and the dates thereof;
- (b) the deposit of instruments of acceptance and accession together with the dates of their deposit;

Articles XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI

- (c) the date on which the Convention enters into force in accordance with article XI;
- (d) any notification received in accordance with articles XII and XIII and the date thereof;
- (e) the convening of any conference under articles VII or IX.

Article XV

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

Article XVI

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

IN WITNESS whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Convention.*

DONE at London this ninth day of April one thousand nine hundred and sixty-five.

* Signatures omitted.

Annex

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.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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.

^{*} Reference is made to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988 (SUA Convention), the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), chapter XI-2.

Section 1 – Definitions and general provisions

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 multimodal transport document.

B. General provisions

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

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

1.1.1 *Not in use.*

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

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

C. Systems for the electronic exchange of information

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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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

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

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

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

1.4 *Not in use.*

1.5 *Not in use.*

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

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

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

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

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

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

Section 1 – Definitions and general provisions

1.8 *Not in use.*

1.8.1 *Not in use.*

D. Illicit drug trafficking

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

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

E. Control techniques

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

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

thereby facilitating the legitimate circulation of persons and goods.

Section 2

Arrival, stay and departure of the ship

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

A. General

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

The documents in question are:

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

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

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

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

* See FAL.2/Circ.131 - MEPC.1/Circ.8/3 - MSC.1/Circ.1586 - LEG.2/Circ.3.

Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship

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

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

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

B. Contents and purpose of documents

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

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

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

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

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

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

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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

- (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.

* Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System, also known as the "Harmonized system" (HS). This international convention came into force on 1 January 1988; its objective is to establish a description and coding system for use by customs administrations when designating commodities or commodity groups for the purposes of setting customs tariffs and collecting statistics.

Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship

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.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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

Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship

- 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 1.3ter, 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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

- 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 1.3ter, 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.

Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship

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

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

G. Errors and amendments in documentation and penalties therefor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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.

IMOCC75057

Please see Corrigenda -
November 2018 for changes to
this section.

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.

* A possible format for a covering letter is given in appendix 2.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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.

Section 3 – Arrival and departure of persons

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.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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.

* Reference is made to Recommended Practice 11 and appendix II of Annex F3 of the Revised Kyoto Convention.

Section 3 – Arrival and departure of persons

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.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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

Section 3 – Arrival and departure of persons

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.

IMOCCT5057

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.

* In addition, public authorities may wish to consider the non-binding conclusion of the UNHCR Executive Committee on Stowaway Asylum-Seekers (1988, No. 53 (XXXIX)).

Please see Corrigenda - November 2018 for changes to this section.

Section 4 – Stowaways

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 well-being 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

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

- 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.

Section 4 – Stowaways

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

4.13 The flag State

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

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

4.14 Return of stowaways

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

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

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

4.15 Cost of return and maintenance of stowaways

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

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

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

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

Section 5

Arrival, stay and departure of cargo and other articles

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

A. General

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

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

5.3 Recommended Practice. Public authorities should encourage owners and/or operators of marine cargo terminals to equip them with storage facilities for special cargo (e.g. valuable goods, perishable shipments, human remains, radioactive and other dangerous goods, as well as live animals), as appropriate; those areas of marine cargo terminals in which general and special cargo and postal items are stored prior to shipment by sea or importation should implement access control measures at least equivalent to those contained in the relevant text of paragraph B/16 of the ISPS Code.

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

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

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

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

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

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 declarant's 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.

Convention on Facilitation of International 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.

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

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.

IMOCC75057

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;

Additional information on facilitation requirements

- 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.

IMOCC75057

Please see Corrigenda -
November 2018 for changes to
this section.

Additional information on facilitation requirements

IMOCC75057

This appendix has been replaced.
Please see Erratum - June 2018 at the
end of this document for the
replacement appendix.

Appendix 1

GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

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

For official use

Additional information on facilitation requirements

CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

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

* Transport document number. Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)[illegible]

Additional information on facilitation requirements

CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

Page number

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

* e.g., wines, spirits, cigarettes, tobacco, etc.

CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

[illegible]

PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

[illegible]

As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7.2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code;

[illegible]

Appendix 2 Arrival and departure of persons

A possible format for a covering letter referred to in Standard 3.3.1

From: Immigration or appropriate authority: [Name]
Port/Airport: [Name]
State: [Name]
Telephone:
Telex:
Facsimile:

To: Immigration or appropriate authority: [Name]
Port/Airport: [Name]
State: [Name]

Enclosed is a photocopy of a fraudulent/falsified/counterfeit passport/ identity card.

Document number:

State in whose name this document was issued:

The above-mentioned document was used by a person claiming to be:

Surname:

Given name(s):

Date of birth:

Place of birth:

Nationality:

Residence:

This person arrived on [date] at the port of [name] on a ship which departed from [city and State] on [date] [voyage number].

The holder was refused entry to [name of State] and the shipowner responsible has been instructed to remove the passenger from the territory of this State on voyage number/flight [voyage number/flight number] departing at [time and date] from [name of port/airport].

The above-mentioned document will be required as evidence in the holder's prosecution and has been impounded. As this document is the property of the State in whose name it was issued, it will be returned, following prosecution, to the appropriate authorities of [name of State].

According to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, the last State in which a person previously stayed and most recently travelled from is invited to accept him/her for re-examination when he/she has been refused admission to another State.

Additional information on facilitation requirements

Date:

Name and signature of official:

Title:

Name of immigration or appropriate authority:

(Warning: This is NOT an identification document)

IMOCCT75057

Appendix 3
Form of stowaway details referred to
in Recommended Practice 4.6.2

SHIP DETAILS	
Name of ship:	Surname:
IMO number:	Given name:
Flag:	Name by which known:
Company:	Gender:
Company address:	Date of birth:
	Place of birth:
	Claimed nationality:
	Home address:
Agent in next port:	Country of domicile:
Agent address:	ID-document type, e.g., Passport No.:
	ID Card No. or Seaman's Book No.:
IRCS:	If yes,
Inmarsat number:	When issued:
Port of registry:	Where issued:
Name of the Master:	Date of expiry:
	Issued by:
STOWAWAY DETAILS	
Date/time found on board:	Photograph of the stowaway:
Place of boarding:	Photograph if available
Country of boarding:	
Date/time of boarding:	
Intended final destination:	
Stated reasons for boarding the ship:	

* If the stowaway declares himself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary to the security of the stowaway.

Additional information on facilitation requirements

General physical description of the stowaway:	
First language:	Other languages:
Spoken:	Spoken:
Read:	Read:
Written:	Written:

Other details:

- 1) Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers, etc.), and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship;
- 2) Inventory of the stowaway's possessions;
- 3) Statement made by the stowaway;
- 4) Statement made by the master (including any observations on the credibility of the information provided by the stowaway);

Date(s) of interview(s):

Stowaway's signature:

Master's signature:

Date:

Date:

IMOCCT5057

Appendix 4
IMDG Code, amendment 38-16,
chapter 5.4 on Documentation

Chapter 5.4

Documentation

- Note 1** The provisions of this Code do not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an alternative to paper documentation. All references to "dangerous goods transport document" in this chapter also include provision of the required information by use of EDP and EDI transmission techniques.
- Note 2** When dangerous goods are offered for transport, similar documents to those required for other categories of goods have to be prepared. The form of these documents, the particulars to be entered on them and the obligations they entail may be fixed by international conventions applying to certain modes of transport and by national legislation.
- Note 3** One of the primary requirements of a transport document for dangerous goods is to convey the fundamental information relative to the hazards of the goods. It is, therefore, necessary to include certain basic information on the document for a consignment of dangerous goods unless otherwise exempted or required in this Code.
- Note 4** In addition to the provisions of this chapter, other elements of information may be required by the competent authority.
- Note 5** In addition to the provisions of this chapter other additional information may be included. However, this information shall not:
- .1 divert attention from the safety information required by this chapter or by the competent authority;
 - .2 contradict the safety information required by this chapter or by the competent authority; or
 - .3 duplicate information already provided.
- 5.4.1 Dangerous goods transport information**
- 5.4.1.1 General**
- 5.4.1.1.1** Except as otherwise provided, the consignor who offers dangerous goods for transport shall give to the carrier the information applicable to those dangerous goods, including any additional information and documentation as specified in this Code. This information may be provided on a dangerous goods transport document or, with the agreement of the carrier, by EDP or EDI techniques.
- 5.4.1.1.2** When the dangerous goods transport information is given to the carrier by EDP or EDI techniques, the consignor shall be able to produce the information without delay as a paper document, with the information in the sequence required by this chapter.
- 5.4.1.2 Form of the transport document**
- 5.4.1.2.1** A dangerous goods transport document may be in any form, provided it contains all of the information required by the provisions of this Code.

Additional information on facilitation requirements

5.4.1.2.2 If both dangerous and non-dangerous goods are listed in one document, the dangerous goods shall be listed first, or otherwise be emphasized.

5.4.1.2.3 *Continuation page*

A dangerous goods transport document may consist of more than one page, provided pages are consecutively numbered.

5.4.1.2.4 The information on a dangerous goods transport document shall be easy to identify, legible and durable.

5.4.1.2.5 *Example of a dangerous goods transport document*

The form shown in figure 5.4.5 is an example of a dangerous goods transport document.*

5.4.1.3 *Consignor, consignee and date*

The name and address of the consignor and the consignee of the dangerous goods shall be included on the dangerous goods transport document. The date the dangerous goods transport document or an electronic copy of it was prepared or given to the initial carrier shall be included.

5.4.1.4 *Information required on the dangerous goods transport document*

5.4.1.4.1 *Dangerous goods description*

The dangerous goods transport document shall contain the following information for each dangerous substance, material or article offered for transport:

- .1 the UN number preceded by the letters "UN";
- .2 the proper shipping name, as determined according to 3.1.2, including the technical name enclosed in parenthesis, as applicable (see 3.1.2.8);
- .3 the primary hazard class or, when assigned, the division of the goods, including, for class 1, the compatibility group letter. The words "Class" or "Division" may be included preceding the primary hazard class or division numbers;
- .4 subsidiary hazard class or division number(s) corresponding to the subsidiary risk label(s) required to be applied, when assigned, shall be entered following the primary hazard class or division and shall be enclosed in parenthesis. The words "Class" or "Division" may be included preceding the subsidiary hazard class or division numbers;
- .5 where assigned, the packing group for the substance or article, which may be preceded by "PG" (e.g. "PG II").

5.4.1.4.2 *Sequence of the dangerous goods description*

The five elements of the dangerous goods description specified in 5.4.1.4.1 shall be shown in the order listed above (i.e. .1, .2, .3, .4, and .5) with no information interspersed, except as provided in this Code. Unless permitted or required by this Code, additional information shall be placed after the dangerous goods description.

* For standardized formats, see also the relevant recommendations of the UNECE United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), in particular Recommendation No. 1 (United Nations Layout Key for Trade Documents) (ECE/TRADE/13, edition 81.3), UN Layout Key for Trade Documents – Guidelines for Applications (ECE/TRADE/2/0, edition 2002), Revised Recommendation No. 11 (Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods) (ECE/TRADE/CEFACT/2008/3), and Recommendation No. 22 (Layout Key for Standard Consignment Instructions) (ECE/TRADE/168, edition 1989). Refer also to the UN/CEFACT Summary of Trade Facilitation Recommendations (ECE/TRADE/346, edition 2006) and the United Nations Trade Data Elements Directory (UNTD ED) (ECE/TRADE/362, edition 2005).

Appendix 4 – IMDG Code, amendment 35-10, chapter 5.4 on Documentation

5.4.1.4.3 Information which supplements the proper shipping name in the dangerous goods description

The proper shipping name (see 3.1.2) in the dangerous goods description shall be supplemented as follows:

- .1 *Technical names for "n.o.s." and other generic descriptions:* proper shipping names that are assigned special provision 274 or 318 in column 6 of the Dangerous Goods List shall be supplemented with their technical or chemical group names as described in 3.1.2.8.
- .2 *Empty uncleaned packagings, bulk containers and tanks:* Empty means of containment (including packagings, IBCs, bulk containers, portable tanks, road tank vehicles and railway tank wagons) which contain the residue of dangerous goods of classes other than class 7 shall be described as such by, for example, placing the words "EMPTY UNCLEARED" or "RESIDUE LAST CONTAINED" before or after the dangerous goods description specified in 5.4.1.4.1.1 to .5.
- .3 *Wastes:* For waste dangerous goods (other than radioactive wastes) which are being transported for disposal, or for processing for disposal, the proper shipping name shall be preceded by the word "WASTE", unless this is already a part of the proper shipping name.
- .4 *Elevated temperature substances:* If the proper shipping name of a substance which is transported or offered for transport in a liquid state at a temperature equal to or exceeding 100°C, or in a solid state at a temperature equal to or exceeding 240°C, does not convey the elevated temperature condition (for example, by using the term "MOLTEN" or "ELEVATED TEMPERATURE" as part of the proper shipping name), the word "HOT" shall immediately precede the proper shipping name.
- .5 *Marine pollutants:* Except as provided in 2.10.2.7, if the goods to be transported are marine pollutants, the goods shall be identified as "MARINE POLLUTANT", and for generic or "not otherwise specified" (N.O.S.) entries the proper shipping name shall be supplemented with the recognized chemical name of the marine pollutant (see 3.1.2.9). The term "MARINE POLLUTANT" may be supplemented with the term "ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS".
- .6 *Flashpoint:* If the dangerous goods to be transported have a flashpoint of 60°C or below (in °C closed-cup (c.c.)), the minimum flashpoint shall be indicated. Because of the presence of impurities, the flashpoint may be lower or higher than the reference temperature indicated in the Dangerous Goods List for the substance. For class 5.2 organic peroxides which are also flammable, the flashpoint need not be declared.

5.4.1.4.4 Examples of dangerous goods descriptions:

UN 1098, ALLYL ALCOHOL 6.1 (3) I (21°C c.c.)

UN 1098, ALLYL ALCOHOL, class 6.1, (class 3), PG I, (21°C c.c.)

UN 1092, Acrolein, stabilized, class 6.1 (3), PG I, (-24°C c.c.), MARINE POLLUTANT/ ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS

UN 2761, Organochlorine pesticide, solid, toxic, (Aldrin 19%), class 6.1, PG III, MARINE POLLUTANT

5.4.1.5 Information required in addition to the dangerous goods description

In addition to the dangerous goods description, the following information shall be included after the dangerous goods description on the dangerous goods transport document.

5.4.1.5.1 Total quantity of dangerous goods

Except for empty uncleaned packagings, the total quantity of dangerous goods covered by the description (by volume or mass as appropriate) of each item of dangerous goods bearing a

Additional information on facilitation requirements

different proper shipping name, UN number or packing group shall be included. For class 1 dangerous goods, the quantity shall be the net explosive mass. For dangerous goods transported in salvage packagings, an estimate of the quantity of dangerous goods shall be given. The number and kind (e.g. drum, box, etc.) of packages shall also be indicated. UN packaging codes may only be used to supplement the description of the kind of package (e.g. one box (4G)). Abbreviations may be used to specify the unit of measurement for the total quantity.

Note: The number, type and capacity of each inner packaging within the outer packaging of a combination packaging is not required to be indicated.

5.4.1.5.2 *Limited quantities*

5.4.1.5.2.1 When dangerous goods are transported according to the exceptions for dangerous goods packed in limited quantities provided for in column 7a of the Dangerous Goods List and chapter 3.4, the words "limited quantity" or "LTD QTY" shall be included.

5.4.1.5.2.2 Where a shipment is offered in accordance with 3.4.4.1.2, the following statement shall be included in the transport document: "Transport in accordance with 3.4.4.1.2 of the IMDG Code".

5.4.1.5.3 *Salvage packagings and salvage pressure receptacles*

For dangerous goods transported in salvage packagings or salvage pressure receptacles, the words "SALVAGE PACKAGING" or "SALVAGE PRESSURE RECEPTACLE" shall be included.

5.4.1.5.4 *Substances stabilized by temperature control*

If the word "STABILIZED" is part of the proper shipping name (see also 3.1.2.6), when stabilization is by means of temperature control, the control and emergency temperatures (see 7.3.7.2) shall be indicated in the transport document, as follows:

"Control temperature: ... °C"

Emergency temperature: ... °C".

5.4.1.5.5 *Self-reactive substances, polymerizing substances and organic peroxides*

For self-reactive substances and polymerizing substances of class 4.1 and for organic peroxides which require temperature control during transport, the control and emergency temperatures (see 7.3.7.2) shall be indicated on the dangerous goods transport document, as follows:

"Control temperature: ... °C"

Emergency temperature: ... °C".

5.4.1.5.5.1 When, for certain self-reactive substances and polymerizing substances of class 4.1 and organic peroxides of class 5.2, the competent authority has permitted the "EXPLOSIVE" subsidiary risk label (model No. 1) to be dispensed with for the specific package, a statement to this effect shall be included.

5.4.1.5.5.2 When organic peroxides and self-reactive substances are transported under conditions where approval is required (for organic peroxides, see 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.1.3.1 and 4.2.1.1.3.3; for self-reactive substances, see 2.4.2.3.2.4 and 4.1.7.2.2), a statement to this effect shall be included in the dangerous goods transport document. A copy of the classification approval and conditions of transport for non-listed organic peroxides and self-reactive substances shall be attached to the dangerous goods transport document.

5.4.1.5.5.3 When a sample of an organic peroxide (see 2.5.3.2.5.1) or a self-reactive substance (see 2.4.2.3.2.4.2) is transported, a statement to this effect shall be included in the dangerous goods transport document.

5.4.1.5.6 *Infectious substances*

The full address of the consignee shall be shown on the document, together with the name of a responsible person and his or her telephone number.

Appendix 4 – IMDG Code, amendment 35-10, chapter 5.4 on Documentation

5.4.1.5.7 **Radioactive material**

5.4.1.5.7.1 The following information shall be included for each consignment of class 7 material, as applicable, in the order given:

- .1 the name or symbol of each radionuclide or, for mixtures of radionuclides, an appropriate general description or a list of the most restrictive nuclides;
- .2 a description of the physical and chemical form of the material, or a notation that the material is special form radioactive material or low dispersible radioactive material. A generic chemical description is acceptable for chemical form;
- .3 the maximum activity of the radioactive contents during transport expressed in units of becquerels (Bq) with an appropriate SI prefix symbol (see 1.2.2.1). For fissile material, the mass of fissile material (or mass of each fissile nuclide for mixtures when appropriate) in units of grams (g), or appropriate multiples thereof, may be used in place of activity;
- .4 the category of the package, i.e. I – WHITE, II – YELLOW, III – YELLOW;
- .5 the transport index (categories II – YELLOW and III – YELLOW only);
- .6 for fissile material:
 - .1 shipped under one exception of 2.7.2.3.5.1 to 2.7.2.3.5.6, reference to that paragraph;
 - .2 shipped under 2.7.2.3.5.1 to 2.7.2.3.5.5, the total mass of fissile nuclides;
 - .3 contained in a package for which one of 6.4.11.2 (a) to (c) or 6.4.11.3 is applied, reference to that paragraph;
 - .4 the criticality safety index, where applicable.
- .7 the identification mark for each competent authority certificate of approval (special form radioactive material, low dispersible radioactive material, fissile material excepted under 2.7.2.3.5.6, special arrangement, package design, or shipment) applicable to the consignment;
- .8 for consignments of more than one package, the information contained in 5.4.1.4.1.1 to .3 and 5.4.1.5.7.1.1 to .7 shall be given for each package. For packages in an overpack, freight container, or conveyance, a detailed statement of the contents of each package within the overpack, freight container, or conveyance and, where appropriate, of each overpack, freight container, or conveyance shall be included. If packages are to be removed from the overpack, freight container, or conveyance at a point of intermediate unloading, appropriate transport documents shall be made available;
- .9 where a consignment is required to be shipped under exclusive use, the statement "EXCLUSIVE USE SHIPMENT"; and
- .10 for LSA-II, LSA-III, SCO-I and SCO-II, the total activity of the consignment as a multiple of A_2 . For radioactive material for which the A_2 value is unlimited, the multiple of A_2 shall be zero.

5.4.1.5.7.2 The transport document shall include a statement regarding actions, if any, that are required to be taken by the carrier. The statement shall be in the languages deemed necessary by the carrier or the authorities concerned, and shall include at least the following points:

- .1 supplementary requirements for loading, stowage, transport, handling and unloading of the package, overpack or freight container, including any special stowage provisions for the safe dissipation of heat (see 7.1.4.5.2), or a statement that no such requirements are necessary;
- .2 restrictions on the mode of transport or conveyance and any necessary routing instructions;
- .3 emergency arrangements appropriate to the consignment.

Additional information on facilitation requirements

5.4.1.5.7.3 In all cases of international transport of packages requiring competent authority approval of design or shipment, for which different approval types apply in the different countries concerned by the shipment, the UN number and proper shipping name required in 5.4.1.4.1 shall be in accordance with the certificate of the country of origin of design.

5.4.1.5.7.4 The applicable competent authority certificates need not necessarily accompany the consignment. The consignor shall make them available to the carrier(s) before loading and unloading.

5.4.1.5.8 *Aerosols*

If the capacity of an aerosol is above 1000 mL, this shall be declared in the transport document.

5.4.1.5.9 *Explosives*

The following information shall be included for each consignment of class 1 goods, as applicable:

- 1 Entries have been included for "SUBSTANCES, EXPLOSIVE, N.O.S.", "ARTICLES, EXPLOSIVE, N.O.S.", and "COMPONENTS, EXPLOSIVE TRAIN, N.O.S.". When a specific entry does not exist, the competent authority of the country of origin shall use the entry appropriate to the hazard division and compatibility group. The transport document shall contain the statement: "Transport under this entry approved by the competent authority of ..." followed by the State's distinguishing sign for motor vehicles in international traffic of the country of the competent authority.
- 2 The transport of explosive substances for which a minimum water or phlegmatizer content is specified in the individual entry is prohibited when containing less water or phlegmatizer than the specified minimum. Such substances shall only be transported with special authorization granted by the competent authority of the country of origin. The transport document shall contain the statement "Transport under this entry approved by the competent authority of ..." followed by the State's distinguishing sign for motor vehicles in international traffic of the country of the competent authority.
- 3 When explosive substances or articles are packaged "as approved by the competent authority", the transport document shall contain the statement "Packaging approved by the competent authority of ..." followed by the State's distinguishing sign for motor vehicles in international traffic of the country of the competent authority.
- 4 There are some hazards which are not indicated by the hazard division and compatibility group of a substance. The shipper shall provide an indication of any such hazards on the dangerous goods documentation.

5.4.1.5.10 *Viscous substances*

When viscous substances are transported in accordance with 2.3.2.5, the following statement shall be included in the transport document: "Transport in accordance with 2.3.2.5 of the IMDG Code."

5.4.1.5.11 *Special provisions for segregation*

5.4.1.5.11.1 For substances, mixtures, solutions or preparations classified under N.O.S. entries not included in the segregation groups listed in 3.1.4.4 but belonging, in the opinion of the consignor, to one of these groups (see 3.1.4.2), the appropriate segregation group name preceded by the phrase "IMDG Code segregation group" shall be included in the transport document after the dangerous goods description. For example:

"UN 1760 CORROSIVE LIQUID, N.O.S. (Phosphoric acid, acetic acid) 8 III IMDG Code segregation group 1 - Acids".

Appendix 4 – IMDG Code, amendment 35-10, chapter 5.4 on Documentation

- 5.4.1.5.11.2** When substances are loaded together in a cargo transport unit in accordance with 7.2.6.3, the following statement shall be included in the transport document: "Transport in accordance with 7.2.6.3 of the IMDG Code".
- 5.4.1.5.11.3** When acid and alkali substances of class 8 are transported in the same cargo transport unit, whether in the same packaging or not, in accordance with 7.2.6.4, the following statement shall be included in the transport document: "Transport in accordance with 7.2.6.4 of the IMDG Code".
- 5.4.1.5.12** *Transport of solid dangerous goods in bulk containers*
For bulk containers other than freight containers, the following statement shall be included on the transport document (see 6.9.4.6):
"Bulk container BK(x) approved by the competent authority of ..."
Note: "(x)" shall be replaced with "1" or "2", as appropriate.
- 5.4.1.5.13** *Transport of IBCs or portable tanks after the date of expiry of the last periodic test or inspection*
For transport in accordance with 4.1.2.2.2.2, 6.7.2.19.6.2, 6.7.3.15.6.2 or 6.7.4.14.6.2, a statement to this effect shall be included in the transport document, as follows: "Transport in accordance with 4.1.2.2.2.2", "Transport in accordance with 6.7.2.19.6.2", "Transport in accordance with 6.7.3.15.6.2" or "Transport in accordance with 6.7.4.14.6.2" as appropriate.
- 5.4.1.5.14** *Dangerous goods in excepted quantities*
- 5.4.1.5.14.1** When dangerous goods are transported according to the exceptions for dangerous goods packed in excepted quantities provided for in column 7b of the Dangerous Goods List and chapter 3.5, the words "dangerous goods in excepted quantities" shall be included.
- 5.4.1.5.15** *Firework classification reference*
When fireworks of UN Nos. 0333, 0334, 0335, 0336 and 0337 are transported, the dangerous goods transport document shall include a classification reference(s) issued by the competent authority.
The classification reference(s) shall consist of the competent authority's State, indicated by the distinguishing sign for motor vehicles in international traffic, the competent authority identification and a unique serial reference. Examples of such classification references are:
– GB/ISE123456
– D/BAM1234
– USA EX20091234.
- 5.4.1.5.16** *Classification where new data is available (see 2.0.0.2)*
For transport in accordance with 2.0.0.2, a statement to this effect shall be included in the transport document, as follows "Classified in accordance with 2.0.0.2".
- 5.4.1.5.17** *Transport of UN Nos. 3528, 3529 and 3530*
For transport of UN Nos. 3528, 3529 and 3530, the transport document shall contain the following additional statement "Transport in accordance with special provision 363".
- 5.4.1.6** *Certification*
- 5.4.1.6.1** The dangerous goods transport document shall include a certification or declaration that the consignment is acceptable for transport and that the goods are properly packaged, marked and

Additional information on facilitation requirements

labelled, and in proper condition for transport in accordance with the applicable regulations. The text for this certification is:

"I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above/below* by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations."

The certification shall be signed and dated by the consignor. Facsimile signatures are acceptable where applicable laws and regulations recognize the legal validity of facsimile signatures.

5.4.1.6.2 If the dangerous goods documentation is presented to the carrier by means of EDP or EDI transmission techniques, the signature(s) may be electronic signature(s) or may be replaced by the name(s) (in capitals) of the person authorized to sign.

5.4.1.6.3 When the dangerous goods transport information is given to a carrier by EDP or EDI techniques and subsequently the dangerous goods are transferred to a carrier that requires a paper dangerous goods transport document, the carrier shall ensure that the paper document indicates "Original received electronically" and the name of the signatory shall be shown in capital letters.

5.4.2 Container/vehicle packing certificate

5.4.2.1 When dangerous goods are packed or loaded into any container† or vehicle, those responsible for packing the container or vehicle shall provide a "container/vehicle packing certificate" specifying the container/vehicle identification number(s) and certifying that the operation has been carried out in accordance with the following conditions:

- 1 The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods;
- 2 Packages which need to be segregated in accordance with applicable segregation requirements have not been packed together onto or in the container/vehicle (unless approved by the competent authority concerned in accordance with 7.3.4.1);
- 3 All packages have been externally inspected for damage, and only sound packages have been loaded;
- 4 Drums have been stowed in an upright position, unless otherwise authorized by the competent authority, and all goods have been properly loaded and, where necessary, adequately braced with securing material to suit the mode(s)‡ of transport for the intended journey;
- 5 Goods loaded in bulk have been evenly distributed within the container/vehicle;
- 6 For consignments including goods of class 1 other than division 1.4, the container/vehicle is structurally serviceable in accordance with 7.1.2;
- 7 The container/vehicle and packages are properly marked, labelled and placarded, as appropriate;
- 8 When substances presenting a risk of asphyxiation are used for cooling or conditioning purposes (such as dry ice (UN 1845) or nitrogen, refrigerated liquid (UN 1977) or argon, refrigerated liquid (UN 1951)), the container/vehicle is externally marked in accordance with 5.5.3.6; and
- 9 A dangerous goods transport document, as indicated in 5.4.1, has been received for each dangerous goods consignment loaded in the container/vehicle.

Note: The container/vehicle packing certificate is not required for portable tanks.

* As appropriate.

† See definition of "freight container" in 1.2.1.

‡ See IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Codes).

Appendix 4 – IMDG Code, amendment 35-10, chapter 5.4 on Documentation

- 5.4.2.2** The information required in the dangerous goods transport document and the container/vehicle packing certificate may be incorporated into a single document; if not, these documents shall be attached one to the other. If the information is incorporated into a single document, the document shall include a signed declaration such as "It is declared that the packing of the goods into the container/vehicle has been carried out in accordance with the applicable provisions". This declaration shall be dated and the person signing this declaration shall be identified on the document. Facsimile signatures are acceptable where applicable laws and regulations recognize the legal validity of facsimile signatures.
- 5.4.2.3** If the container/vehicle packing certificate is presented to the carrier by means of EDP or EDI transmission techniques, the signature(s) may be electronic signature(s) or may be replaced by the name(s) (in capitals) of the person authorized to sign.
- 5.4.2.4** When the container/vehicle packing certificate is given to a carrier by EDP or EDI techniques and subsequently the dangerous goods are transferred to a carrier that requires a paper container/vehicle packing certificate, the carrier shall ensure that the paper document indicates "Original received electronically" and the name of the signatory shall be shown in capital letters.
- 5.4.3 Documentation required aboard the ship**
- 5.4.3.1** Each ship carrying dangerous goods and marine pollutants shall have a special list, manifest* or stowage plan setting out, in accordance with regulation VII/4.2 of SOLAS, as amended, and with regulation 4.2 of Annex III of MARPOL, the dangerous goods and marine pollutants and the location thereof. This special list or manifest shall be based on the documentation and certification required in this Code. It shall contain in addition to the information in 5.4.1.4, 5.4.1.5 and, for UN 3359, in 5.5.2.4.1.1, the stowage location and the total quantity of dangerous goods and marine pollutants. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods and marine pollutants, may be used in place of such special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.
- 5.4.3.2 Emergency response information**
- 5.4.3.2.1** For consignments of dangerous goods, appropriate information shall be immediately available at all times for use in emergency response to accidents and incidents involving dangerous goods in transport. The information shall be available away from packages containing the dangerous goods and immediately accessible in the event of an incident. Methods of compliance include:
- .1 appropriate entries in the special list, manifest or dangerous goods declaration; or
 - .2 provision of a separate document such as a safety data sheet; or
 - .3 provision of separate documentation, such as the *Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods* (EmS Guide) for use in conjunction with the transport document and the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods* (MFAG).
- 5.4.4 Other required information and documentation**
- 5.4.4.1** In certain circumstances, special certificates or other documents are required such as:
- .1 a weathering certificate; as required in the individual entries of the Dangerous Goods List;
 - .2 a certificate exempting a substance, material or article from the provisions of the IMDG Code (such as, see individual entries for charcoal, fishmeal, seedcake);

* Refer to Amendments to the annex to the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (resolution FAL.10(35), adopted on 16 January 2009).

Additional information on facilitation requirements

- .3 for new self-reactive substances and organic peroxides or new formulation of currently assigned self-reactive substances and organic peroxides, a statement by the competent authority of the country of origin of the approved classification and conditions of transport.

5.4.5 Multimodal Dangerous Goods Form

- 5.4.5.1 This form meets the requirements of SOLAS, chapter VII, regulation 4, MARPOL, Annex III, regulation 4 and the provisions of this chapter. The information required by the provisions of this chapter is mandatory; however, the layout of this form is not mandatory.

IMDCC75057

Appendix 4 – IMDG Code, amendment 35-10, chapter 5.4 on Documentation

MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM

This form may be used as a dangerous goods declaration as it meets the requirements of SOLAS, chapter VII, regulation 4; MARPOL, Annex III, regulation 4.

1 Shipper/Consignee/Sender		2 Transport document number		
		3 Page 1 of pages	4 Shipper's reference	
6 Consignee		5 Freight forwarder's reference		
		7 Carrier (to be completed by the carrier)		
8 This shipment is within the limitations prescribed for: (Delete non-applicable)		SHIPPER'S DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.		
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT				
CARGO AIRCRAFT ONLY				
9 Additional handling information				
10 Vessel/light No. and date	11 Port/place of loading			
12 Port/place of discharge	13 Destination			
14 Shipping marks Number and kind of packages; description of goods* Gross mass (kg) Net mass (kg) Cube (m³)				
IMDCC75057				
15 Container identification No. / vehicle registration No.	16 Seal number(s)	17 Container/vehicle size and type	18 Tare mass (kg)	19 Total gross mass (including tare) (kg)
CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions. MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING		21 RECEIVING ORGANISATION RECEIPT Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition, unless stated hereon: RECEIVING ORGANISATION REMARKS:		
20 Name of company		Haulier's name		22 Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE)
Name/status of declarant		Vehicle registration No.		Name/status of declarant
Place and date		Signature and date		Place and date
Signature of declarant		DRIVER'S SIGNATURE		Signature of declarant

* DANGEROUS GOODS:
You must specify UN No., proper shipping name, hazard class, packing group (where assigned), marine pollutant and observe the mandatory requirements under applicable national and international governmental regulations. For the purposes of the IMDG Code, see 5.4.1.4.
† For the purposes of the IMDG Code, see 5.4.2.

Additional information on facilitation requirements

Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods
Container/Vehicle Packing Certificate

The signature given overleaf in box 20 must be that of the person controlling the container/vehicle operation.

It is certified that:

The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods.

If the consignments include goods of class 1, other than division 1.4, the container is structurally serviceable.

No incompatible goods have been packed into the container/vehicle unless specially authorized by the competent authority.

All packages have been externally inspected for damage and only sound packages packed.

Drums have been stowed in an upright position unless otherwise authorized by the competent authority.

All packages have been properly packed and secured in the container/vehicle.

When materials are transported in bulk packagings, the cargo has been evenly distributed in the container/vehicle.

The packages and the container/vehicle have been properly marked, labelled and placarded. Any irrelevant mark, labels and placards have been removed.

When solid carbon dioxide (CO₂ - dry ice) is used for cooling purposes, the vehicle or freight container is externally marked in accordance with 5.5.3.6.

When this Dangerous Goods Form is used as a container/vehicle packing certificate only, not a combined document, a dangerous goods declaration signed by the shipper or supplier must have been issued/received to cover each dangerous goods consignment packed in the container.

Note: The container packing certificate is not required for tanks.

Appendix 4 – IMDG Code, amendment 35-10, chapter 5.4 on Documentation

MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM
Continuation sheet

1 Shipper/Consignor/Sender	2 Transport document number	
	3 Page of pages	4 Shipper's reference
	5 Freight forwarder's reference	
14 Shipping marks	Number and kind of packages; description of goods*	Gross mass (kg) Net mass (kg) Cube (m³)

IMOCCT5057

* DANGEROUS GOODS:
You must specify: UN No., proper shipping name, hazard class, packing group (where assigned), marine pollutant and observe the mandatory requirements under applicable national and international governmental regulations. For the purposes of the IMDG Code, see 5.4.1.4.

Additional information on facilitation requirements

5.4.6 Retention of dangerous goods transport information

5.4.6.1 The consignor and the carrier shall retain a copy of the dangerous goods transport document and additional information and documentation as specified in this Code, for a minimum period of three months.

5.4.6.2 When the documents are kept electronically or in a computer system, the consignor and the carrier shall be able to reproduce them in a printed form.

IMOCCT5057

FAL Convention

CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED

2017 Edition

Erratum

June 2018

In Appendix 1, from pages 42 to page 47, the text of paragraph 1.1 "Name and type of ship" of IMO FAL forms 2 through 7 should be replaced by "Name of ship". For ease of use, all of Appendix 1 has been reproduced in this erratum which includes all the IMO FAL forms 1 through 7.

IMOCCT75057

Appendix 1

GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

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

For official use

Additional information on facilitation requirements

Arrival Departure Page number

[illegible]

⁷ Transport document number. Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

☐ Arrival ☐ Departure ☐ Page number

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

CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

11

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

ⁿ e.g., wines, spirits, cigarettes, tobacco, etc.

CREW LIST
(IMO FAL Form 5)[illegible]

Additional information on facilitation requirements

PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

*1 Name of ship										1.2 I/O number				*3 Call sign		Arrival	Departure	Page number			
1.4 Voyage number										2. Port of arrival/departure				3. Date of arrival/departure				4. Flag State of ship			
5. Family name	6. Given names	7. Nationality	8. Date of birth	9. Place of birth	10. Gender	11. Type of identity or travel document	12. Serial number of identity or travel document	13. Issuing State of identity document	*4. Expiry date of identity or travel document	15. Port of embarkation	16. Via number if appropriate	17. Port of disembarkation	*8. Transit passenger c/nr								
19. Date and signature by master, authorized agent or officer																					

As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7.2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

[illegible]

FAL Convention

CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965, AS AMENDED

2017 Edition

Corrigenda November 2018

These corrigenda make editorial corrections to the English version of the FAL Convention, 1965, as amended, adopted by FAL 42.

Table of Contents

- 1 On page iii, *rename* the existing "Appendix 3" as "Appendix 2" and *move* Appendix 1 and the new Appendix 2 to follow Section 7.
Rename the existing "Appendix 2" and "Appendix 4" as "Annex 1" and "Annex 2", respectively.

Annex

Section 3

Arrival and departure of persons

- 2 On page 21, in the footnote, *replace* "A possible format for a covering letter is given in appendix 2." with "A possible format for a covering letter is given in annex 1."

Section 4

Stowaways

- 3 On page 29, in paragraph 4.6.2 *replace* the words "appendix 3" with "appendix 2".

Additional information on facilitation requirements

- 4 Move pages 41 to 47, Appendix 1 to follow the main text of Section 7.
- 5 On page 49, *replace* the existing title "Appendix 2" with the words "Annex 1".
- 6 On page 51, *replace* the title "Appendix 3" with the words "Appendix 2".
Add footnote symbol "" after the words "Place of boarding:"
Change footnote symbol "" after "Stated reasons for boarding the ship" to ""
Add a footnote "" to read: "Include port, port facility number, berth and terminal information.", and re-number existing footnote "" as "".
- 7 Move existing pages 51 to 52 (new Appendix 2) to follow the new Appendix 1 in the main text.
- 8 On page 53, *replace* the title "Appendix 4" with the words "Annex 2".