

Übereinkommen zu Erleichterung des internationalen Seeverkehrs

Abgeschlossen in London am 9. April 1965

Von der Bundesversammlung genehmigt am 12. März 1968¹

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 23. April 1968

In Kraft getreten für die Schweiz am 22. Juni 1968

(Stand am 9. Juli 2024)

Die Vertragsregierungen –

in dem Wunsch, den Seeverkehr zu erleichtern, indem sie die Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse und Verfahren beim Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen von Schiffen auf Auslandfahrt vereinfachen und auf ein Mindestmass beschränken –
sind wie folgt übereingekommen:

Art. I

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

Art. II

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

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

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

Art. III

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

Art. IV

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

Art. V

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

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

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

Art. VI

Im Sinne dieses Übereinkommens und seiner Anlage bedeuten

- a) «*Normen*» die Massnahmen, deren nach dem Übereinkommen erfolgende einheitliche Anwendung durch die Vertragsregierungen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs erforderlich und durchführbar ist,
- b) «*Empfehlungen*» die Massnahmen, deren Anwendung durch die Vertragsregierungen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs wünschenswert ist.

Art. VII²

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

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

- a) Jede gemäss diesem Absatz vorgeschlagene Änderung wird vom Komitee der Organisation zur Vereinfachung der Formalitäten geprüft, vorausgesetzt, dass sie mindestens drei Monate vor dem Zusammentreten dieses Komitees verbreitet worden ist. Falls die Änderung durch mindestens zwei Drittel der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen angenommen worden ist, wird der Generalsekretär dies allen Vertragsregierungen mitteilen.
- b) Jede gemäss diesem Absatz angenommene Änderung der Anlage tritt fünfzehn Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem der Generalsekretär sie allen Vertragsregierungen bekanntgegeben hat, es sei denn, mindestens ein Drittel der Vertragsregierungen habe innert zwölf Monaten nach dieser Bekanntgabe dem Generalsekretär schriftlich mitgeteilt, dass sie den erwähnten Vorschlag nicht annehmen.
- c) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsregierungen von den ihm gemäss Buchstabe b) zugehenden Notifikationen und vom Zeitpunkt des Inkrafttretens.
- d) Die Vertragsregierungen, welche eine Änderung nicht annehmen, sind durch diese Änderung nicht gebunden, halten sich aber an das in Artikel VIII umschriebene Verfahren.

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

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

Art. VIII

(1) Stellt eine Vertragsregierung fest, dass es ihr nicht möglich ist, eine Norm zu befolgen, indem sie ihre eigene Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren damit gänzlich in Übereinstimmung bringt, oder hält sie es aus besonderen Gründen für notwendig, Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren einzuführen, die von dieser Norm abweichen, so teilt sie dies dem Generalsekretär mit und notifiziert ihm die Unterschiede zwischen ihren eigenen Verfahrensweise und

² Geänderte Fassung vom 19. Nov. 1973, von der BVers genehmigt am 24. Sept. 1975, in Kraft getreten für die Schweiz am 2. Juni 1984 (AS 1984 423; BBl 1975 I 929).

der betreffenden Norm. Diese Notifikation erfolgt so bald wie möglich, nachdem das Übereinkommen für die betreffende Regierung in Kraft getreten ist oder nachdem derartige abweichende Förmlichkeiten, Dokumentenerfordernisse oder Verfahren eingeführt worden sind.

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

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

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

Art. IX

Auf Ersuchen von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen beruft der Generalsekretär eine Konferenz der Vertragsregierungen zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens ein. Revisionen oder Änderungen bedürfen der Annahme durch eine Zweidrittelmehrheit der Konferenz; sie werden sodann vom Generalsekretär in beglaubigten Abschriften allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt. Eine Revision oder Änderung tritt ein Jahr nach ihrer Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Revision oder Änderung erklärt haben, dass sie dieselbe nicht annehmen. Bei der Annahme einer Revision oder Änderung kann die Konferenz mit Zweidrittelmehrheit feststellen, die Revision oder Änderung sei so geartet, dass jede Vertragsregierung, die eine solche Erklärung abgegeben hat und die Revision oder Änderung nicht binnen einem Jahr nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

Art. X

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

(2) Die Regierung von Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder von Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs³ können Vertragsparteien dieses Übereinkommen werden,

a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,

³ SR 0.193.501

- b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder
- c) indem sie beitreten.

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

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

Art. XI

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

Art. XII

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

Art. XIII

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

- d) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem eine entsprechende Notifikation dem Generalsekretär zugegangen ist, oder zu einem späteren, in der Notifikation angegebenen Zeitpunkt nicht mehr auf ein bestimmtes Hoheitsgebiet erstreckt.

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

Art. XIV

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

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

Art. XV

Dieses Übereinkommen und seine Anlage werden beim Generalsekretär hinterlegt; dieser übermittelt den Unterzeichnerregierungen und den beitretenden Regierungen beglaubigte Abschriften. Der Generalsekretär lässt das Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten gemäss Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen⁴ registrieren.

Art. XVI

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

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

Geschehen zu London am 9. April 1965.

⁴ SR 0.120

Abschnitt 1

Begriffsbestimmungen und allgemeine Bestimmungen

A. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

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

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

Bewilligung an Land zu gehen. Die einem Besatzungsmitglied von den öffentlichen Behörden erteilte Bewilligung, während des Aufenthaltes des Schiffes sich innerhalb der geographischen Grenzen oder zeitlichen Fristen an Land aufzuhalten.

Datenträger. Träger, der dazu bestimmt ist, Aufzeichnungen von Daten aufzunehmen.

Dokument. Datenträger mit aufgezeichneten Daten.

Durchreisender Fahrgast. Ein Fahrgast, der aus einem ausländischen Staat an Bord eines Schiffes ankommt, um seine Reise in einen anderen ausländischen Staat auf einem Schiff oder mittels eines anderen Transportmittels fortzusetzen.

Ladung. Alle auf einem Schiff beförderten Güter, Waren, Gegenstände und Artikel jeder Art mit Ausnahme von Postsachen, Schiffsvorräten, Schiffersatzteilen und Schiffsausrüstung, der persönlichen Habe der Besatzung und des Reisegepäckes der Fahrgäste.

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

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

Postsachen. Brief- und andere Sendungen, die von einer Postverwaltung eingeliefert werden und an eine solche Verwaltung ausgeliefert werden sollen.

Reeder. Eine natürliche oder juristische Person, der ein Schiff gehört oder die es betreibt, oder eine Person, die im Namen der erstgenannten Person handelt.

Reisegepäck der Fahrgäste. Eigentum – einschliesslich etwaiger Zahlungsmittel –, das für einen Fahrgast auf demselben Schiff wie er selbst befördert wird, auch wenn

⁵ Bereinigt gemäss der von der Schweiz am 8. Juli 1971 angenommenen Änd. (AS 1972 585), den Beschlüssen der Konferenz der Vertragsparteien vom 16. Nov. 1977 (AS 1978 1567) und vom 5. März 1986 (AS 1987 482), dem Beschluss des Komitees zur Vereinfachung der Formalitäten vom 17. Sept. 1987 (AS 1989 159) und der vom Erleichterungsausschuss am 3. Mai 1990 angenommenen Änd., in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Sept. 1991 (AS 1993 1903).

es sich nicht in seinem persönlichen Besitz befindet, sofern es nicht aufgrund eines Frachtvertrages oder einer anderen ähnlichen Vereinbarung befördert wird.

Schiff auf Kreuzfahrt. Ein Schiff auf Auslandsfahrt, das an Bord Fahrgäste führt, die an einem Kollektivprogramm teilnehmen und welches, nach einem bestimmten Plan, einen oder mehrere Häfen zu kurzen touristischen Aufenthalten anläuft. Während der Reise soll das Schiff grundsätzlich:

- a) keine anderen Fahrgäste ein- oder ausschiffen;
- b) keine Güter laden oder löschen.

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

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

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

B. Allgemeine Bestimmungen

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

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

Ist in der Anlage eine besondere Liste mit Einzelangaben vorgesehen, so verlangen die öffentlichen Behörden nur diejenigen Angaben, die sie für unerlässlich halten.

1.1.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in Betracht ziehen, welche Auswirkungen sich für die Erleichterung des internationalen Seeverkehrs aus der Einführung von automatischen Datenverarbeitungs- und übermittlungsverfahren ergeben können, und diese Auswirkungen in Zusammenarbeit mit den Reedern und allen sonstigen Betroffenen erörtern.

Die bisherigen Vorschriften über beizubringende Angaben sowie die bisherigen Kontrollverfahren sollen vereinfacht werden; dabei soll darauf geachtet werden, dass es wünschenswert ist, die Kompatibilität mit anderen in Betracht kommenden Informationssystemen zu gewährleisten.

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

1.3 *Empfehlung.* Von den Vertragsregierungen vorgeschriebene Massnahmen und Verfahren für Zwecke der Sicherheit oder der Suchtstoffkontrolle sollen wirksam sein und nach Möglichkeit fortschrittliche Technologien einschliesslich der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) einsetzen. Diese Massnahmen und Verfahren sollen so angewendet werden, dass sie nur möglichst geringe Störungen für Schiffe und an Bord befindlichen Personen und Sachen mit sich bringen und unnötige Verzögerungen für diese vermeiden.

Abschnitt 2

Einlaufen, Aufenthalt und Auslaufen der Schiffe

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

A. Allgemeines

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

Es sind dies folgende Dokumente:

- Allgemeine Erklärung
- Frachterklärung
- Erklärung über die Schiffsvorräte
- Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- Besatzungsliste
- Fahrgastliste
- das aufgrund des Weltpostvertrags erforderliche Postdokument
- die Seegesundheitserklärung.

B. Inhalt und Zweck der Dokumente

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

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

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

- Name und Beschreibung des Schiffes
- Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Einzelheiten über die Registrierung
- Einzelheiten über die Tonnage
- Name des Kapitäns
- Name und Anschrift des Schiffsagenten
- Kurze Beschreibung der Ladung
- Anzahl der Besatzungsmitglieder
- Anzahl der Fahrgäste
- Kurze Angaben über die Reise
- Ankunftstag und -zeit oder Abfahrtstag
- Einlauf- oder Auslaufhafen
- Liegeplatz des Schiffes im Hafen.

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

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

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

- a) beim Einlaufen:
 - Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
 - Name des Kapitäns
 - Hafen, aus dem das Schiff kommt
 - Hafen, in dem die Erklärung aufgesetzt wird

- Kennzeichen und Nummern, Anzahl und Art der Packungen, Menge und Beschreibung der Güter
- Frachtbriefnummern für Ladung, die in dem betreffenden Hafen gelöscht werden soll
- Häfen, in denen die an Bord verbleibende Ladung gelöscht werden soll
- ursprüngliche Verladehäfen für Güter, die mit Frachtbriefen weiterbefördert werden.

b) beim Auslaufen:

- Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Name des Kapitäns
- Bestimmungshafen
- bei Gütern, die in dem betreffenden Hafen geladen wurden: Kennzeichen und Nummern, Anzahl und Art der Packungen, Menge und Beschreibung der Güter
- Frachtbriefnummern für Ladung, die in dem betreffenden Hafen geladen wurde.

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

2.3.3 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Frachterklärung an, die entweder vom Kapitän, vom Schiffsagenten oder von einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende öffentliche Behörde annehmbaren Form rechtsgültig gemacht worden ist.

2.3.4 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen statt einer Frachterklärung auch eine Abschrift des Schiffsmanifests an, sofern es mindestens die nach Empfehlung 2.3.1 und Norm 2.3.2 erforderlichen Angaben enthält und gemäss Norm 2.3.3 datiert und unterschrieben oder rechtsgültig gemacht worden ist.

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

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

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

2.4.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Erklärung über die Schiffsvorräte an, die entweder vom Kapitän oder von einem anderen vom Kapitän gehörig

befugten und persönlich über die Schiffsvorräte unterrichteten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende öffentliche Behörde annehmbaren Form rechtsgültig gemacht worden ist.

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

2.5.1 Norm. Die öffentlichen Behörden erkennen eine Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung an, die entweder vom Kapitän oder von einem anderen vom Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende öffentliche Behörde annehmbaren Form rechtsgültig gemacht worden ist. Die genannten Behörden können ferner jedes Besatzungsmitglied auffordern, seine Unterschrift oder, wenn es dazu nicht in der Lage ist, sein Zeichen unter die Erklärung über seine persönliche Habe zu setzen.

2.5.2 Empfehlung. Die öffentlichen Behörden sollen in der Regel nähere Angaben nur über diejenige persönliche Habe der Besatzung verlangen, die abgabepflichtig ist oder Verboten oder Beschränkungen unterliegt.

2.6 Norm. Die Besatzungsliste ist das grundlegende Dokument, das den öffentlichen Behörden Angaben über Anzahl und Zusammensetzung der Besatzung beim Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes vermittelt.

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

- Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Dienstrang oder Tätigkeit
- Geburtsdatum und -ort
- Art und Nummer des Identitätsdokuments
- Einlaufhafen und -datum
- angekommen aus.

2.6.2 Norm. Die öffentlichen Behörden erkennen eine Besatzungsliste an, die entweder vom Kapitän oder von einem anderen vom Kapitän gehörig befugten Schiffsoffizier datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende öffentliche Behörde annehmbaren Form rechtsgültig gemacht worden ist.

2.6.3 Norm. Die öffentlichen Behörden verlangen normalerweise nicht, dass die Besatzungsliste bei jedem Anlaufen vorgelegt wird, wenn ein planmässig verkehrendes Schiff denselben Hafen mindestens einmal innerhalb von 14 Tagen erneut anläuft und wenn in der Zusammensetzung der Besatzung keine Änderung eingetreten ist; in diesem Fall wird in einer für die betreffenden öffentlichen Behörden annehmbaren Form eine Erklärung darüber vorgelegt, dass keine Änderung eingetreten ist.

2.6.4 *Empfehlung.* Unter den in Norm 2.6.3 genannten Umständen, wenn jedoch geringfügige Änderungen in der Zusammensetzung der Besatzung eingetreten sind, sollen die öffentlichen Behörden normalerweise nicht die Vorlage einer neuen vollständigen Besatzungsliste verlangen, sondern die vorhandene Besatzungsliste, in der die Änderungen vermerkt sind, entgegennehmen.

2.7 *Norm.* Die Fahrgastliste ist das grundlegende Dokument, das den öffentlichen Behörden Angaben über die Fahrgäste beim Einlaufen und Auslaufen eines Schiffes vermittelt.

2.7.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen für kurze Seereisen oder den kombinierten Schiff-Eisenbahn-Verkehr zwischen benachbarten Staaten keine Fahrgastlisten verlangen.

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

2.7.3 *Empfehlung.* In der Fahrgastliste sollen die öffentlichen Behörden keine anderen als die folgenden Angaben verlangen:

- Name und Staatszugehörigkeit des Schiffes
- Zuname
- Vornamen
- Staatsangehörigkeit
- Geburtsdatum und -ort
- Einschiffungshafen
- Ausschiffungshafen
- Einlaufhafen und -datum des Schiffes.

2.7.4 *Empfehlung.* Eine von Schifffahrtslinien zum eigenen Gebrauch zusammengestellte Liste soll statt der Fahrgastliste entgegengenommen werden, sofern sie mindestens die in Empfehlung 2.7.3 vorgesehenen Angaben enthält und gemäss Norm 2.7.5 datiert und unterschrieben oder rechtsgültig gemacht worden ist.

2.7.5 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen eine Fahrgastliste an, die entweder vom Kapitän, vom Schiffsagenten oder von einer anderen vom Kapitän gehörig befugten Person datiert und unterschrieben oder in einer für die betreffende öffentliche Behörde annehmbaren Form rechtsgültig gemacht worden ist.

2.7.6 *Norm.* Die öffentlichen Behörden stellen sicher, dass ihnen die Reeder beim Einlaufen die Anwesenheit jedes an Bord entdeckten blinden Passagiers mitteilen.

2.7.6.1 *Empfehlung.* Wenn ein blinder Passagier über unzureichende Dokumente verfügt, sollen die öffentlichen Behörden, wenn dies durchführbar und soweit es mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften und Sicherheitserfordernissen vereinbar ist, einen Begleitbrief mit einer Photographie des blinden Passagiers und allen sonstigen

wichtigen Informationen ausstellen. Der Brief, der die Rückkehr des blinden Passagiers zum Ursprungshafen mit einem beliebigen Verkehrsmittel genehmigt und etwaige von den öffentlichen Behörden vorgeschriebene sonstige Bedingungen darlegt, soll dem für die Entfernung des blinden Passagiers verantwortlichen Eigentümer oder Betreiber des Schiffes übergeben werden. Dieser Brief enthält die Informationen, welche die Behörden an den Transitpunkten und am ursprünglichen Einschiffungspunkt benötigen.

Anmerkung:

Diese Empfehlung soll die öffentlichen Behörden nicht an einer weiteren Vernehmung des blinden Passagiers zum Zweck einer möglichen Strafverfolgung und/oder Zurückschiebung hindern. Ausserdem ist diese Empfehlung nicht so auszulegen, als widerspreche sie den Bestimmungen des Abkommens der Vereinten Nationen vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge, die das Verbot der Ausweisung oder Zurückweisung eines Flüchtlings betreffen.

2.8 Norm. Die öffentlichen Behörden verlangen beim Ein- oder Auslaufen des Schiffes bezüglich der Postsachen nur die im Weltpostvertrag vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen.

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

C. Dokumente beim Einlaufen

2.10 Norm. Beim Einlaufen eines Schiffes in den Hafen verlangen die öffentlichen Behörden nicht mehr als:

- 5 Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung
- 4 Ausfertigungen der Frachterklärung
- 4 Ausfertigungen der Erklärung über die Schiffsvorräte
- 2 Ausfertigungen der Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung
- 4 Ausfertigungen der Besatzungsliste
- 4 Ausfertigungen der Fahrgastliste
- eine Ausfertigung der Seegesundheitserklärung.

D. Dokumente beim Auslaufen

2.11 Norm. Beim Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen verlangen die öffentlichen Behörden nicht mehr als:

- 5 Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung
- 4 Ausfertigungen der Frachterklärung
- 3 Ausfertigungen der Erklärung über die Schiffsvorräte
- 2 Ausfertigungen der Besatzungsliste

– 2 Ausfertigungen der Fahrgastliste

2.11.1 *Norm.* Für Ladung, für die beim Einlaufen in einen Hafen eine Erklärung abgegeben wurde oder die im Hafen an Bord verblieben ist, wird beim Auslaufen aus demselben Hafen keine neue Frachterklärung verlangt.

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

2.11.3 *Norm.* Wenn die öffentlichen Behörden beim Auslaufen eines Schiffes Angaben über seine Besatzung verlangen, wird eine Abschrift der beim Einlaufen vorgelegten Besatzungsliste auch beim Auslaufen entgegengenommen, sofern sie erneut unterschrieben und mit einem Vermerk über etwaige Änderungen in der Zahl oder Zusammensetzung der Besatzung oder über das Fehlen derartiger Veränderungen versehen wurde.

E. Massnahmen zur Erleichterung der Abfertigung von Ladung, Fahrgästen, Besatzung und Gepäck

2.12 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und der Hafenbehörden geeignete Massnahmen treffen, um die Liegezeit im Hafen so kurz wie möglich zu halten; sie sollen zu diesem Zweck Vorkehrungen für einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs treffen und alle Verfahren im Zusammenhang mit dem Ein- und Auslaufen von Schiffen einschliesslich der Vorkehrungen für Ein- und Ausschiffung, Laden und Löschen, Dienstleistungen und ähnliches sowie die damit verbundenen Sicherheitsmassnahmen häufig überprüfen. Sie sollen ferner dafür sorgen, dass Frachtschiffe und ihre Ladung nach Möglichkeit im Lade- und Löschbereich angemeldet und abgefertigt werden können.

2.12.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und der Hafenbehörden geeignete Massnahmen treffen, um einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs zu gewährleisten, damit die Umschlags- und Abfertigungsverfahren für die Ladung reibungslos und vereinfacht vonstatten gehen. Diese Vorkehrungen sollen alle Arbeitsgänge nach dem Anlegen des Schiffes am Kai zwecks Löschen und Abfertigung durch die öffentlichen Behörden und nötigenfalls zwecks Lagerung und Weiterversand der Ladung umfassen. Es soll einen geeigneten, direkten Verbindungsweg zwischen dem Lagerhaus und dem Bereich für die Abfertigung durch die öffentlichen Behörden geben, die beide in der Nähe des Kais liegen sollen, und es sollen nach Möglichkeit automatische Transportvorrichtungen vorhanden sein.

2.12.2 *Empfehlung.* Die Vertragsregierungen sollten die vorübergehende Zulassung von Spezialgeräten zum Ladungsumschlag erleichtern, die von einem Schiff bei der Ankunft mitgeführt werden und in den Häfen, die dieses Schiff anläuft, an Land für das Laden, Löschen und Umsetzung von Ladung verwendet werden.

2.12.3 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen die Eigentümer und/oder Unternehmer von Kais und Lagerhäusern ermutigen, besonders Lagerungseinrichtungen für Güter vorzusehen, für die ein hohes Diebstahlrisiko besteht, und die Zonen zu

schützen, wo diese Güter vorübergehend oder für längere Zeit gelagert werden müssen, bevor sie weiterbefördert oder ausgeliefert werden, damit unberechtigte Personen zu ihnen keinen Zutritt erhalten.

2.12.4 *Norm.* Die öffentlichen Behörden haben, sofern dies ihren eigenen Vorschriften entspricht, die vorübergehende Einfuhr von Containern und Paletten ohne Zahlung von Zöllen, anderen Abgaben oder Gebühren zu bewilligen und ihre Verwendung im Seeverkehr zu erleichtern.

2.12.5 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in ihrer in Norm 2.12.4 erwähnten Gesetzgebung Vorschriften vorsehen, dass eine einfache Erklärung angenommen wird, wonach die vorübergehend eingeführten Container und Paletten innerhalb der vom betreffenden Staat festgesetzten Frist wieder ausgeführt werden.

2.12.6 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen gestatten, dass die in Anwendung der Bestimmungen der Norm 2.12.4 auf das Gebiet eines Staates eingeführten Container und Paletten den Anknüpfungshafen zwecks Verzollung der eingeführten Güter und/oder Verladung von zur Ausfuhr bestimmter Güter verlassen, indem sie die Kontrollverfahren vereinfachen und die Dokumente auf ein Mindestmass verringern.

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

2.13 *Empfehlung.* Unter Berücksichtigung der beim Einlaufen eines Schiffes in den ersten Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Staates erfüllten Förmlichkeiten sollen die öffentlichen Behörden in jedem weiteren in dem betreffenden Staat gelegenen Hafen, der ohne Zwischenanlaufen eines Hafens in einem anderen Staat angelaufen wird, ihre Förmlichkeiten und Dokumentenerfordernisse auf ein Mindestmass beschränken.

G. Ausfüllen von Dokumenten

2.14 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen nach Möglichkeit die in diese Anlage – mit Ausnahme der Norm 3.7 – vorgesehenen Dokumente ohne Rücksicht darauf anerkennen, in welcher Sprache die darin enthaltenen Angaben wiedergegeben sind; jedoch können sie, wenn sie es für erforderlich halten, eine schriftliche oder mündliche Übersetzung in eine der Amtssprachen ihres Staates oder der Organisation verlangen.

2.15 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen alle Angaben an, die so übermittelt werden, dass sie lesbar und verständlich sind; hierzu gehören auch Dokumente mit handschriftlichen Eintragungen in Tinte oder Kopierstift sowie Dokumente, die durch automatische Datenverarbeitungsverfahren hergestellt worden sind.

2.15.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erkennen, wenn ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen, eine geforderte Unterschrift an, wenn diese handschriftlich, als Faksimile, als Lochung, als Stempel, als Symbol oder in irgendeiner sonstigen mit mechanischen oder elektronischen Mitteln erzeugten Form vorliegt. Die Art und Weise, wie Angaben rechtsgültig gemacht worden sind, die auf anderen

Trägern als Papier vorgelegt werden, muss für die betreffende öffentliche Behörde annehmbar sein.

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

H. Besondere Massnahmen zur Vereinfachung der Förmlichkeiten zugunsten von Schiffen, die einen Hafen anlaufen, um Besatzungsmitglieder, Fahrgäste oder andere Kranke oder verwundete Personen an Land zu setzen, die einer dringenden ärztlichen Versorgung bedürfen

2.17 *Norm.* Die öffentlichen Behörden suchen die Zusammenarbeit mit den Schiffseignern, damit die Schiffskapitäne, die Häfen anzulaufen beabsichtigen, ausschliesslich um kranke oder verwundete Besatzungsmitglieder, Fahrgäste oder andere Personen, die dringender ärztlicher Versorgung bedürfen, auszuschiffen, den öffentlichen Behörden so früh wie möglich im voraus von ihren Absichten Kenntnis geben, indem sie ihnen möglichst vollständige Angaben über die Krankheit oder die Verletzungen, die Identität und die Stellung dieser Personen machen.

2.18 *Norm.* Die öffentlichen Behörden unterrichten jedes Mal, wenn dies möglich ist, über Funk und auf jeden Fall auf raschestem Wege den Kapitän vor Ankunft des Schiffes über die vorzulegenden Dokumente und das zu befolgende Vorgehen, um die Kranken oder Verwundeten rasch auszuschiffen und ohne Verspätung die Abfertigung des Schiffes zu erhalten.

2.19 *Norm.* Bezüglich der Schiffe, die zu diesem Zweck einen Hafen anlaufen und unverzüglich wieder in See zu stechen beabsichtigen, bewilligen die öffentlichen Behörden dem Schiff beim Anlegen am Kai einen Vorrang, wenn der Zustand der erkrankten Person oder des Meeres eine sichere Ausschiffung in der Reede oder in der Hafenzufahrt nicht gestattet.

2.20 *Norm.* Bezüglich der Schiffe, die zu diesem Zweck einen Hafen anlaufen und unverzüglich wieder in See zu stechen beabsichtigen, verlangen die öffentlichen Behörden die in Norm 2.1 erwähnten Dokumente nicht, mit Ausnahme der Seegesundheitserklärung und der Allgemeinen Erklärung, wenn letztere unerlässlich ist.

2.21 *Norm.* Verlangen die öffentlichen Behörden die Vorlage der Allgemeinen Erklärung, so muss dieses Dokument keine andere als die in der Empfehlung 2.2.2 aufgeführten Angaben enthalten und soll nach Möglichkeit weniger enthalten.

2.22 *Norm.* Sehen die öffentlichen Behörden beim Einlaufen des Schiffes Kontrollmassnahmen vor, bevor die kranken oder verletzten Personen ausgeschifft werden, so

haben die dringende ärztliche Versorgung und die zum Schutze der öffentlichen Gesundheit getroffenen Massnahmen Vorrang vor diesen Kontrollen.

2.23 *Norm.* Müssen Garantien oder Zusicherungen bezüglich der Kosten für die Behandlung, den Transport oder die Repatriierung der betroffenen Personen geleistet werden, so darf die dringende ärztliche Versorgung während der Beschaffung dieser Garantien oder Zusicherungen weder aufgeschoben noch verzögert werden.

2.24 *Norm.* Die dringende ärztliche Versorgung und die Massnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit haben Vorrang vor allem auf die ausgeschifften kranken oder verletzten Personen anwendbaren behördlichen Kontrollmassnahmen.

Abschnitt 3

Ein- und Ausreise von Personen

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

A. Erfordernisse und Verfahren beim Einlaufen und Auslaufen

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

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

3.2 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen dafür sorgen, dass die Reisepässe oder die statt ihrer entgegengenommenen amtlichen Identitätsdokumente der Fahrgäste eines Schiffes von den mit der Passnachschauf beauftragten Behörden bei der Ein- und bei der Ausreise nur je einmal geprüft werden. Ausserdem kann die Vorlage dieser Reisepässe oder amtlichen Identitätsdokumente für Kontrollzwecke oder zur Feststellung der Personengleichheit im Zusammenhang mit Zoll- und sonstigen Förmlichkeiten bei der Ein- und Ausreise verlangt werden.

3.3 *Empfehlung.* Nach Vorlage der einzelnen Reisepässe oder der an ihrer Stelle anerkannten amtlichen Identitätsdokumente sollen die öffentlichen Behörden diese sofort nach Prüfung zurückgeben und nicht für eine zusätzliche Kontrolle zurückbehalten, sofern nicht der Zulassung des Fahrgastes in das betreffende Hoheitsgebiet ein Hinderungsgrund entgegensteht.

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

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

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

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

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

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

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

3.9.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen nach Möglichkeit auf eine Untersuchung des Reisegepäcks ausreisender Fahrgäste verzichten, wobei gebührend zu

berücksichtigen ist, dass es notwendig sein kann, geeignete Sicherheitsmassnahmen vorzuschreiben.

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

3.10 *Norm*. Ein gültiger Seemannsausweis oder ein Reisepass sind die grundlegenden Dokumente, die den öffentlichen Behörden beim Ein- oder Auslaufen eines Schiffes Auskünfte über die einzelnen Besatzungsmitglieder vermitteln.

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

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

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

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

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

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

B. Massnahmen zur Erleichterung der Abfertigung von Ladung, Fahrgästen, Besatzung und Gepäck

3.11 *Empfehlung*. Die öffentlichen Behörden sollen mit Unterstützung der Reeder und der Hafenbehörden geeignete Massnahmen treffen, um für einen befriedigenden Ablauf des Hafenbetriebs zu sorgen, damit Fahrgäste, Besatzung und Gepäck schnell abgefertigt werden können; sie sollen für genügend Personal und zureichende Einrichtungen sorgen, wobei insbesondere auf Gepäklade-, -entlade- und -beförderungs-

einrichtungen (einschliesslich automatischer Vorrichtungen) und auf die Punkte zu achten ist, an denen sich häufig Verzögerungen für die Fahrgäste ergeben. Nötigenfalls soll dafür gesorgt werden, dass zwischen dem Schiff und dem Abfertigungsplatz für Fahrgäste und Besatzung ein überdachter Verbindungsgang vorhanden ist. Diese Vorkehrungen und Einrichtungen sollen flexibel und erweiterungsfähig sein, so dass in Situationen erhöhter Bedrohung verstärkte Sicherheitsmassnahmen ergriffen werden können.

3.11.1 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen

- a) mit Unterstützung der Reeder und der Hafenbehörden geeignete Vorkehrungen treffen wie beispielsweise
 - i) Einführung eines besonderen und zügigen Verfahrens zur Abfertigung von Fahrgästen und Gepäck;
 - ii) Einführung eines Verfahrens, durch das die Fahrgäste ihr aufgegebenes Gepäck schnell erkennen und zurückerhalten können, sobald es sich an einem Ort befindet, wo es abgeholt werden kann;
 - iii) Gewährleistung, dass Anlagen und Einrichtungen zur Verfügung stehen, die den Bedürfnissen älterer und behinderter Fahrgäste Rechnung tragen;
- b) dafür sorgen, dass die Hafenbehörden alle erforderlichen Massnahmen treffen,
 - i) damit die Fahrgäste und ihr Gepäck leicht und schnell zu den örtlichen Verkehrsmitteln gelangen können;
 - ii) damit, wenn die Besatzung sich für Kontrollzwecke an bestimmten Stellen melden muss, diese leicht erreichbar sind und möglichst nahe beieinanderliegen.

3.11.2 *Empfehlung.* Es sollen Massnahmen getroffen werden, die sicherstellen, dass alle notwendigen Transport- und Sicherheitsinformationen auch den Fahrgästen ohne Schwierigkeiten zugänglich sind, deren Hör- oder Sehfähigkeit beeinträchtigt ist.

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

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

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

3.12 *Norm.* Die öffentlichen Behörden verlangen, dass die Reeder das Schiffspersonal alle geeigneten Vorkehrungen treffen lassen, um die Eingangskontrolle für Fahrgäste und Besatzung zu beschleunigen. Dazu können folgende Vorkehrungen gehören:

- a) eine vorherige Benachrichtigung der beteiligten öffentlichen Behörden von der möglichst genau geschätzten Ankunftszeit, von etwaigen Zeitverschiebungen und vom Reiseweg, soweit dies die Kontrollmassnahmen berührt,
- b) die Bereithaltung der Schiffspapiere zur sofortigen Prüfung,
- c) die Bereitstellung von Leitern oder sonstigen Vorrichtungen zum Besteigen des Schiffes, die klargemacht werden, während sich das Schiff dem Liege- oder Ankerplatz nähert,
- d) schnelles und geordnetes Versammeln der an Bord befindlichen Personen mit den erforderlichen Dokumenten zwecks Kontrolle, wobei darauf zu achten ist, dass die Besatzungsmitglieder zu diesem Zweck beim unerlässlichen Dienst im Maschinenraum und anderswo abgelöst werden.

3.13 *Empfehlung.* Bei der Eintragung von Namen in die Fahrgast- und Besatzungsdokumente sollen der oder die Zunamen an erster Stelle stehen. Werden sowohl der Zuname des Vaters als auch derjenige der Mutter geführt, so soll der Vatersname an erster Stelle stehen. Führt eine Ehefrau sowohl den Vatersnamen des Ehegatten als auch ihren eigenen, so soll der des Ehegatten an erster Stelle stehen.

3.14 *Norm.* Ist zwecks Einreise in einen Staat eine Kontrolle der Fahrgäste und der Besatzung erforderlich, so nehmen die öffentlichen Behörden diese Kontrolle ohne ungebührliche Verzögerung vor.

3.15 *Norm.* Die öffentlichen Behörden bestrafen den Reeder nicht, wenn sie ein im Besitz eines Fahrgastes befindliches Kontrolldokument für unzureichend halten oder wenn ein Fahrgast aus diesem Grund nicht in den betreffenden Staat einreisen darf.

3.15.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden fordern die Reeder auf, alle zweckdienlichen Vorkehrungen zu treffen, damit die Fahrgäste im Besitz aller von den Vertragsregierungen verlangten Kontrolldokumente sind.

3.15.2 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in den Hafenbahnhöfen oder an Bord der Schiffe Zeichen und Symbole benutzen, die durch die Organisation in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen internationalen Organisationen vereinheitlicht und angenommen wurden und die nach Möglichkeit für alle Transportarten gelten sollen, um den internationalen Seeverkehr zu fördern und zu beschleunigen, oder, wenn dies nicht in ihre Zuständigkeit fällt, den betreffenden Unternehmen empfehlen, sie zu benutzen.

C. Gewährung von Erleichterungen an Schiffe auf Kreuzfahrt und ihre Fahrgäste

3.16.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden haben einem Schiff auf Kreuzfahrt die Erlaubnis zum Einlaufen auf dem Funkweg zu erteilen, sofern die Gesundheitsbehörde des vorgesehenen Anlaufhafens auf Grund der vor der Ankunft von ihm erhaltenen Auskünfte der Ansicht ist, dass durch das Einlaufen keine quarantänepflichtigen Krankheiten eingeschleppt oder verbreitet werden.

3.16.2 *Norm.* Von einem Schiff auf Kreuzfahrt dürfen die Allgemeine Erklärung, die Fahrgastliste und die Besatzungsliste nur im ersten und letzten Anlaufhafen eines Landes verlangt werden, sofern die Reisepläne in der Zwischenzeit nicht geändert werden.

3.16.3 *Norm.* Von einem Schiff auf Kreuzfahrt sind die Erklärung über die Schiffsvorräte und die Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung nur im ersten Anlaufhafen eines Landes zu verlangen.

3.16.4 *Norm.* Fahrgäste auf Kreuzfahrt müssen stets im Besitze ihrer Reisepässe oder anderer amtlichen Identitätsdokumente bleiben.

3.16.5 *Empfehlung.* Fahrgäste auf Kreuzfahrt sollten nicht gezwungen sein, ein Visum einzuholen, wenn sich ihr Schiff weniger als 72 Stunden im Hafen aufhält, ausser bei besonderen, durch die interessierten öffentlichen Behörden bestimmten Verhältnissen.

Bemerkung: Im Sinne dieser Empfehlung kann jeder Vertragsstaat Fahrgästen dieser Art bei ihrer Ankunft ein Formular aushändigen oder von ihnen entgegennehmen, aus welchem hervorgeht, dass sie die Ermächtigung haben, sein Gebiet zu betreten.

3.16.6 *Norm.* Den Fahrgästen auf Kreuzfahrt dürfen keine unnötigen Verzögerungen durch die Anwendung von Kontrollmassnahmen seitens der öffentlichen Behörden entstehen.

3.16.7 *Norm.* Fahrgäste, die an einer Kreuzfahrt teilnehmen, dürfen von den für die Einwanderungskontrolle zuständigen öffentlichen Behörden im allgemeinen nur aus Sicherheitsgründen oder zur Feststellung ihrer Personengleichheit und Einreiseberechtigung vorgenommen werden.

3.16.8 *Norm.* Wenn ein Schiff auf Kreuzfahrt nacheinander mehrere Häfen eines gleichen Landes anläuft, so sind die Fahrgäste im allgemeinen nur im ersten und letzten Hafen den Förmlichkeiten durch die öffentlichen Behörden zu unterziehen.

3.16.9 *Empfehlung.* Um die Ausschiffung zu beschleunigen, sollten Fahrgäste auf Kreuzfahrt nach Möglichkeit den Einreiseförmlichkeiten an Bord des Schiffes und vor Ankunft an der Ausschiffungsstelle unterzogen werden.

3.16.10 *Empfehlung.* Passagiere auf Kreuzfahrt, die in einem Hafen ausschiffen und ihr Schiff in einem andern Hafen des gleichen Landes wieder besteigen, sollten die gleichen Erleichterungen geniessen wie diejenigen, welche im gleichen Hafen aus- und wieder einschiffen.

3.16.11 *Empfehlung.* Die Seegesundheitserklärung sollte die einzige sanitäre Formalität sein, der Passagiere auf Kreuzfahrt unterworfen werden.

3.16.12 *Norm.* Während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen bleiben die von Zollgebühren befreiten Schiffsvorräte zur Verfügung der Fahrgäste auf Kreuzfahrt an Bord des Schiffes.

3.16.13 *Norm.* Fahrgäste auf Kreuzfahrt sind nicht gehalten, den Zollbehörden eine schriftliche Erklärung abzugeben.

3.16.14 *Empfehlung.* Fahrgäste auf Kreuzfahrt sollten keiner Devisenkontrolle unterzogen werden.

3.16.15 *Norm.* Von Fahrgästen auf Kreuzfahrt darf keine Ein- oder Ausschiffungskarte verlangt werden.

3.16.16 *Empfehlung.* Ausgenommen wenn die Kontrolle der Fahrgäste ausschliesslich auf Grund der Fahrgastliste erfolgt, sollten die öffentlichen Behörden nicht verlangen, dass folgende Einzelheiten auf der Fahrgastliste figurieren:

- Staatsangehörigkeit (Kolonne 6)
- Geburtsdatum und -ort (Kolonne 7)
- Einschiffungshafen (Kolonne 8)
- Ausschiffungshafen (Kolonne 9)

D. Sondermassnahmen für die Erleichterung der Förmlichkeiten für durchreisende Fahrgäste

3.17.1 *Norm.* Ein Durchreisender, der an Bord des Schiffes bleibt, auf dem er eingereist ist, und mit ihm ausreist, unterliegt in der Regel nicht der Routinekontrolle durch die öffentlichen Behörden, ausser aus Sicherheitsgründen.

3.17.2 *Empfehlung.* Einem durchreisenden Fahrgast soll gestattet werden, seinen Pass oder jedes andere Ausweisdokument bei sich zu behalten.

3.17.3 *Empfehlung.* Von einem durchreisenden Fahrgast soll das Ausfüllen einer Aus-/Einschiffungskarte nicht verlangt werden.

3.17.4 *Empfehlung.* Einem durchreisenden Fahrgast, der seine Reise vom gleichen Hafen aus und an Bord des gleichen Schiffes fortsetzt, sollte üblicherweise gestattet werden, wenn er es wünscht, für eine beschränkte Dauer während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen an Land zu gehen.

3.17.5 *Empfehlung.* Von einem durchreisenden Fahrgast, der seine Reise vom gleichen Hafen aus und an Bord des gleichen Schiffes fortsetzt, sollte ein Sichtvermerk, ausser in den von den betreffenden öffentlichen Behörden festgelegten Sonderfällen, nicht verlangt werden.

3.17.6 *Empfehlung.* Ein durchreisender Fahrgast, der seine Reise vom gleichen Hafen aus und an Bord des gleichen Schiffes fortsetzt, sollte üblicherweise keine schriftliche Zollerklärung abgeben müssen.

3.17.7 *Empfehlung.* Ein durchreisender Fahrgast, der in einem Hafen das Schiff verlässt und es in einem anderen Hafen des gleichen Staates wieder besteigt, sollte die gleichen Erleichterungen geniessen wie ein durchreisender Fahrgast, der an Bord des gleichen Schiffes im gleichen Hafen ankommt und abreist.

E. Massnahmen zur Erleichterung der Förmlichkeiten für Schiffe, die zu wissenschaftlichen Zwecken verwendet werden

3.18 *Empfehlung.* Ein zu wissenschaftlichen Zwecken verwendetes Schiff befördert an Bord Personen, die mit dem wissenschaftlichen Auftrag, der den Zweck der Reise

bildet, betraut sind. Ist dies festgestellt, so sollen diese Personen ebenso günstiger Erleichterungen teilhaftig werden wie die Besatzungsmitglieder.

F. Andere Massnahmen zur Erleichterung der Förmlichkeiten für ausländische Besatzungsmitglieder von Schiffen, die internationale Reisen durchführen – Landurlaub

3.19 *Norm.* Den ausländischen Besatzungsmitgliedern wird von den öffentlichen Behörden gestattet, während des Aufenthaltes ihres Schiffes an Land zu gehen, wenn die Förmlichkeiten in Verbindung mit dem Einlaufen des Schiffes beendet sind und die öffentlichen Behörden sich nicht veranlasst sehen, den Landurlaub aus Gründen der Volksgesundheit, der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung zu verweigern.

3.19.1 *Norm.* Die Besatzungsmitglieder brauchen keinen Sichtvermerk, um die Bewilligung zu erhalten, an Land zu gehen.

3.19.2 *Empfehlung.* Die Besatzungsmitglieder sollen üblicherweise keiner persönlichen Prüfung unterworfen werden, bevor sie das Schiff verlassen oder an Bord zurückkehren.

3.19.3 *Norm.* Die Besatzungsmitglieder müssen kein besonderes Dokument, wie einen Passierschein, besitzen, um die Bewilligung zu erhalten, an Land zu gehen.

3.19.4 *Empfehlung.* Sind die Besatzungsmitglieder gehalten, Identitätsdokumente auf sich zu tragen, wenn sie an Land gehen, so sollten sich diese Dokumente auf die in Norm 3.10 aufgezählten Angaben beschränken.

Abschnitt 4

Gesundheits- und Quarantänevorschriften einschliesslich der Gesundheitsmassnahmen bei Tieren und Pflanzen

4.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden eines Staates, der nicht Vertragspartei des Internationalen Sanitätsreglements ist, bemühen sich, die einschlägigen Bestimmungen dieser Vorschriften auf die internationale Schifffahrt anzuwenden.

4.2 *Empfehlung.* Vertragsregierungen, die infolge ihrer gesundheitlichen, geographischen, sozialen oder wirtschaftlichen Bedingungen gewisse gemeinsame Interessen haben, sollen gemäss Artikel 98 des Internationalen Sanitätsreglements besondere Vereinbarungen treffen, wenn diese die Anwendung dieser Vorschriften erleichtern.

4.3 *Empfehlung.* Sind Gesundheitsbescheinigungen oder ähnliche Dokumente für die Beförderung bestimmter Tiere, Pflanzen, tierischer oder pflanzlicher Erzeugnisse erforderlich, so sollen diese Dokumente einfach und allgemein bekannt sein, und die Vertragsregierungen sollen zwecks Vereinheitlichung derselben zusammenarbeiten.

4.4 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen nach Möglichkeit einem Schiff die Erlaubnis zum Einlaufen auf dem Funkweg erteilen, wenn die Gesundheitsbehörde des vorgesehenen Anlaufhafens aufgrund der vor der Ankunft erhaltenen Auskünfte der Ansicht ist, dass durch das Einlaufen keine quarantänepflichtigen Krankheiten

eingeschleppt oder verbreitet werden. Die Gesundheitsbehörden sollen nach Möglichkeit ein Schiff vor dem Einlaufen in den Hafen betreten dürfen.

4.4.1 *Norm.* Die öffentlichen Behörden ersuchen die Reeder um Unterstützung, damit sichergestellt wird, dass ein Krankheitsfall auf einem Schiff sofort durch Funk den Gesundheitsbehörden des Bestimmungshafens gemeldet wird, um die Bereitstellung des ärztlichen Fachpersonals und Gerätes zu erleichtern, die für sanitarische Massnahmen bei der Ankunft erforderlich sind.

4.5 *Norm.* Die öffentlichen Behörden sorgen dafür, dass alle Reisebüros und sonstigen beteiligten Stellen den Fahrgästen rechtzeitig vor der Abreise Listen mit den von den öffentlichen Behörden der betreffenden Staaten vorgeschriebenen Impfungen soweit die dem Internationalen Sanitätsreglement entsprechenden Impfbescheinigungsformulare zur Verfügung stellen können. Die öffentlichen Behörden sorgen nach Möglichkeit dafür, dass die Impfähzte die Internationalen Bescheinigungen über Impfung oder Wiederimpfung benutzen, um deren einheitliche Verwendung sicherzustellen.

4.6 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in möglichst vielen Häfen die Ausstellung der Internationalen Bescheinigungen über Impfung oder Wiederimpfung ermöglichen und Einrichtungen für die Impfung zur Verfügung stellen.

4.7 *Norm.* Die öffentlichen Behörden sorgen dafür, dass die gesundheitlichen Massnahmen und Formalitäten sofort eingeleitet, unverzüglich vervollständigt und unterschiedslos angewendet werden.

4.8 *Empfehlung.* Die öffentlichen Behörden sollen in möglichst vielen Häfen angemessene Einrichtungen für die Durchführung von Menschen-, Tier- und Pflanzenquarantänemassnahmen unterhalten.

4.9 *Norm.* In möglichst vielen Häfen eines jeden Staates stehen, soweit dies angemessen und durchführbar ist, jederzeit ärztliche Einrichtungen zur Ersten Hilfe für Besatzung und Fahrgäste zur Verfügung.

4.10 *Norm.* Ausser im Falle eines Notstandes, der eine ernste Gefahr für die Volksgesundheit bildet, darf ein Schiff, das nicht mit einer quarantänepflichtigen Krankheit verseucht ist oder im Verdacht steht, verseucht zu sein, nicht aufgrund irgendeiner anderen epidemischen Krankheit von den Gesundheitsbehörden eines Hafens daran gehindert werden, Fracht oder Vorräte zu löschen oder zu laden oder Brennstoff oder Wasser aufzunehmen.

4.11 *Empfehlung.* Verschiffungen von Tieren, tierischen Rohstoffen und Roherzeugnissen, tierischen Nahrungsmitteln und quarantänepflichtigen pflanzlichen Erzeugnissen sollen unter besonderen Umständen, wenn sie von einem Quarantäneschein in der zwischen den beteiligten Staaten vereinbarten Form begleitet sind, zugelassen werden.

Abschnitt 5

Verschiedenes

A. Bürgschaften und sonstige Arten der Sicherheitsleistung

5.1 *Empfehlung.* Öffentliche Behörden, die Bürgschaften oder andere Arten der Sicherheitsleistung von Reedern für Verpflichtungen aufgrund von Zoll-, Einreise-, Gesundheits-, Pflanzenquarantäne- oder ähnlichen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften eines Staates verlangen, sollen nach Möglichkeit die Verwendung einer einzigen umfassenden Bürgschaft oder anderen Art von Sicherheitsleistung zugelassen.

B. Fehler in den Dokumenten und Strafen dafür

5.2 *Norm.* Die öffentlichen Behörden gestatten, ohne das Schiff aufzuhalten, Berichtigungen in einem in dieser Anlage vorgesehenen Dokument, wenn sie überzeugt sind, dass die Fehler unbeabsichtigt, nicht schwerwiegend und nicht auf wiederholte Fahrlässigkeit zurückzuführen sind und dass sie nicht in der Absicht begangen wurden, gegen Gesetze und sonstige Vorschriften zu verstossen; jedoch mit der Massgabe, dass die Fehler entdeckt werden, bevor die Prüfung des Dokuments abgeschlossen ist, und dass die Berichtigungen unverzüglich vorgenommen werden können.

5.3 *Norm.* Werden in den in dieser Anlage vorgesehenen Dokumenten, die von einem Reeder oder Kapitän oder in deren Namen unterschrieben oder anderweitig rechtsgültig gemacht worden sind, Fehler entdeckt, so werden keine Strafen verhängt, bis dem Betreffenden Gelegenheit gegeben wurde, den öffentlichen Behörden nachzuweisen, dass die Fehler unbeabsichtigt, nicht schwerwiegend und nicht auf wiederholte Fahrlässigkeit zurückzuführen sind und dass sie nicht in der Absicht begangen wurden, gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verstossen.

C. Dienstleistungen im Hafen

5.4 *Empfehlung.* Die üblichen Dienstleistungen der öffentlichen Behörden in einem Hafen sollen während der üblichen Arbeitszeit unentgeltlich erbracht werden. Die öffentlichen Behörden sollen für ihre Dienstleistungen im Hafen übliche Arbeitszeiten einführen, die mit den üblichen Zeiten eines starken Arbeitsanfalls in Einklang stehen.

5.4.1 *Norm.* Die Vertragsregierungen treffen alle durchführbaren Massnahmen, um die üblichen Dienstleistungen der öffentlichen Behörden in den Häfen so zu organisieren, dass unnötige Verzögerungen für die Schiffe nach dem Einlaufen oder vor dem Auslaufen vermieden werden und die Zeit für die Erfüllung der Förmlichkeiten auf ein Mindestmass beschränkt wird, sofern den genannten Behörden die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit rechtzeitig bekanntgegeben wird.

5.4.2 *Norm.* Die Gesundheitsbehörde erhebt keine Gebühr für eine ärztliche Untersuchung oder Zusatzuntersuchung bakteriologischer oder sonstiger Art, die zu irgendeiner Tages- oder Nachtzeit vorgenommen wird, wenn diese Untersuchung erforderlich ist, um den Gesundheitszustand der untersuchten Person festzustellen; das gleiche

gilt für den Besuch und die Überprüfung eines Schiffes zu Quarantänezwecken mit Ausnahme der Überprüfung zwecks Ausstellung einer Entrattungsbescheinigung oder einer Bescheinigung über die Befreiung von der Entrattung; ferner sind die Impfung einer mit einem Schiff eintreffenden Person und die Ausstellung einer Impfbescheinigung gebührenfrei. Sind jedoch andere als die genannten Massnahmen in bezug auf ein Schiff, seine Fahrgäste oder die Besatzung erforderlich und werden von der Gesundheitsbehörde dafür Gebühren erhoben, so richten sich diese nach einem einzigen, in dem betreffenden Hoheitsgebiet einheitlich geltenden Tarif; die Gebühren werden ungeachtet der Staatsangehörigkeit, des Wohn- oder Aufenthaltsorts des Betroffenen oder der Staatszugehörigkeit, der Flagge, der Registrierung oder des Eigentümers des Schiffes erhoben.

5.4.3 *Empfehlung.* Werden von den öffentlichen Behörden Dienstleistungen ausserhalb der in Empfehlung 5.4 bezeichneten regulären Arbeitszeit erbracht, so sollen sie gegen mässige Gebühren erbracht werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

5.5 *Norm.* Wenn es der Umfang des Verkehrs in einem Hafen rechtfertigt, sorgen die öffentlichen Behörden dafür, dass die erforderlichen Dienstleistungen verfügbar sind, um die Förmlichkeiten für Ladungen und Gepäck ungeachtet des Wertes oder der Art durchzuführen.

5.6 *Empfehlung.* Die Vertragsregierungen sollen sich bemühen, Vereinbarungen zu treffen, aufgrund derer eine Regierung einer anderen vor oder während der Reise bestimmte Möglichkeiten zur Kontrolle der Schiffe, der Fahrgäste, der Besatzung, des Gepäcks, der Ladung und der Dokumente für Zoll-, Einwanderungs-, Gesundheits-, Pflanzen- und Tierquarantänezwecke einräumt, wenn dadurch die Abfertigung nach der Ankunft in dem letztgenannten Staat erleichtert wird.

D. Ladung, die nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht wird

5.7 *Norm.* Wird ein Teil der in der Frachterklärung aufgeführten Ladung nicht im vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht, so werden die öffentlichen Behörden eine Änderung der Frachterklärung zulassen und keine Strafen verhängen, wenn sie überzeugt sind, dass das Schiff diese Fracht nicht tatsächlich geladen oder in einem anderen Hafen gelöscht hat.

5.8 *Norm.* Wird irrtümlich oder aus einem sonstigen stichhaltigen Grund Ladung in einem anderen als dem vorgesehenen Bestimmungshafen gelöscht, so erleichtern die öffentlichen Behörden die Weiterbeförderung an den vorgesehenen Bestimmungsort. Dies gilt nicht für gefährliche, verbotene oder Beschränkungen unterworfenen Ladung.

E. Beschränkung der Verantwortlichkeit des Reeders

5.9 *Norm.* Die öffentlichen Behörden verlangen von einem Reeder nicht, dass er für ihre Zwecke besondere Angaben in einem Schiffsfrachtbrief oder eine Abschrift desselben einträgt, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

5.10 *Norm.* Die öffentlichen Behörden machen den Reeder nicht für die Vorlage oder Richtigkeit von Dokumenten haftbar, die vom Importeur oder Exporteur im Zusammenhang mit der Frachtabfertigung verlangt werden, sofern der Reeder nicht gleichzeitig Importeur oder Exporteur ist oder für diesen handelt.

F. Hilfeleistung in Notfällen

5.11 *Norm.* Die öffentliche Behörden erleichtern das Ein- und Auslaufen von Schiffen, die für Hilfsmassnahmen bei Katastrophen, zur Bekämpfung oder Verhütung der Meeresverschmutzung oder für sonstige zur Gewährleistung der Sicherheit auf See, der Sicherheit der Bevölkerung oder des Schutzes der Meeresumwelt erforderliche Notmassnahmen eingesetzt sind.

5.12 *Norm.* Die öffentlichen Behörden erleichtern im grösstmöglichen Umfang die Einreise und Abfertigung von Personen, Ladung, Material und Ausrüstung, die zur Bewältigung der in Norm 5.11 beschriebenen Situationen benötigt werden.

G. Nationale Erleichterungsausschüsse

5.13 *Empfehlung.* Jede Vertragsregierung soll, wenn sie eine solche Massnahme für notwendig und angemessen erachtet, ein nationales Programm zur Erleichterung des Seeverkehrs aufstellen, das auf den Erleichterungserfordernissen dieser Anlage beruht, und sicherstellen, dass das Ziel ihres Erleichterungsprogramms darin besteht, alle durchführbaren Massnahmen zu ergreifen, um den Verkehr von Schiffen, Fracht, Besatzung, Fahrgästen, Post und Vorräten durch die Beseitigung unnötiger Hindernisse und Verzögerungen zu erleichtern.

5.14 *Empfehlung.* Jede Vertragsregierung soll einen nationalen Ausschuss zur Erleichterung des Seeverkehrs oder ein ähnliches nationales Koordinierungsgremium einsetzen mit dem Ziel, die Annahme und Durchführung von Erleichterungsmassnahmen durch Ministerien, Regierungsstellen und andere Organisationen, die sich mit verschiedenen Aspekten des internationalen Seeverkehrs befassen oder dafür verantwortlich sind, sowie durch Hafenbehörden und Eigentümer und Betreiber von Schiffen zu fördern.

Anmerkung:

Die Vertragsregierung werden aufgefordert, bei der Einsetzung eines nationalen Ausschusses zur Erleichterung des Seeverkehrs oder eines ähnlichen nationalen Koordinierungsgremiums die in FAL.5/Circ.2 enthaltenen Richtlinien zu berücksichtigen.

Geltungsbereich am 9. Juli 2024⁶

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Ägypten*	12. Februar	1987	20. April	1987
Albanien	19. Dezember	2005 B	17. Februar	2006
Algerien	28. November	1983	27. Januar	1984
Antigua und Barbuda	24. November	2015 B	23. Januar	2016
Argentinien	29. Januar	1980	29. März	1980
Aserbaidschan	12. Juni	2006	11. August	2006
Australien	28. April	1986 B	27. Juni	1986
Bahamas	22. Juli	1976 B	20. September	1976
Bangladesch	21. September	2000 B	20. November	2000
Barbados	30. September	1982 B	29. November	1982
Belarus	5. Dezember	2016 B	3. Februar	2016
Belgien	4. Januar	1967	5. März	1967
Belize	9. Oktober	2023 B	8. Dezember	2023
Benin	2. März	1992 B	1. Mai	1992
Brasilien	22. August	1977	21. Oktober	1977
Bulgarien	22. April	1999 B	21. Juni	1999
Burundi	29. September	1998 B	28. November	1998
Chile	14. Februar	1975 B	15. April	1975
China	16. Januar	1995 B	17. März	1995
Hongkong ^a	5. Juni	1997	1. Juli	1997
Macau	24. Juni	2005	24. Juni	2005
Costa Rica*	12. Februar	2019 B	13. April	2019
Côte d'Ivoire	16. Februar	1967	5. März	1967
Dänemark	9. Januar	1968	9. März	1968
Deutschland*	26. Juli	1967	24. September	1967
Dominica	31. August	2001 B	30. Oktober	2001
Dominikanische Republik	11. Juli	1966	5. März	1967
Ecuador	17. Mai	1988	16. Juli	1988
El Salvador	21. Dezember	2006 B	19. Februar	2007
Estland	22. März	2002 B	21. Mai	2002
Fidschi	29. November	1972 B	28. Januar	1973
Finnland	20. März	1967	19. Mai	1967
Frankreich	29. November	1967	28. Januar	1968
Gabun	12. April	2005 B	11. Juni	2005
Gambia	1. November	1991 B	31. Dezember	1991
Georgien	25. August	1995 B	24. Oktober	1995
Ghana	5. November	1965	5. März	1967

⁶ AS 1973 256; 1976 1330; 1978 1567; 1981 1133; 1983 159; 1985 243; 1987 482, 1146; 1989 159; 1990 1697; 1993 1903; 2005 1297; 2008 3975; 2012 3815; 2018 3057; 2021 265; 2024 360. Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereichs ist auf der Publikationsplattform des Bundesrechts «Fedlex» unter folgender Adresse veröffentlicht: www.fedlex.admin.ch/de/treaty.

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Griechenland	8. Juni	1972	7. August	1972
Guatemala	7. März	2023 B	6. Mai	2023
Guinea	19. Januar	1981 B	20. März	1981
Guinea-Bissau	12. Mai	2022 B	11. Juli	2022
Guyana	10. Dezember	1997 B	8. Februar	1998
Honduras	26. Januar	2006 B	25. März	2006
Indien	25. Mai	1976 B	24. Juli	1976
Indonesien	4. November	2002 B	3. Januar	2003
Irak*	15. November	1976 B	14. Januar	1977
Iran	27. März	1995 B	26. Mai	1995
Irland	18. Juni	1971	17. August	1971
Island	24. Januar	1967 B	5. März	1967
Israel**	13. Oktober	1967	12. Dezember	1967
Italien	25. September	1972	24. November	1972
Japan	2. September	2005	1. November	2005
Jemen	6. März	1979 B	5. Mai	1979
Jordanien	27. März	1997 B	26. Mai	1997
Kamerun	10. April	1997 B	9. Juni	1997
Kanada	18. Juli	1967	16. September	1967
Kap Verde	28. April	1977 B	27. Juni	1977
Kenia	10. November	2006 B	9. Januar	2007
Kolumbien	3. Juni	1991 B	2. August	1991
Kongo (Brazzaville)	7. August	2002 B	6. Oktober	2002
Korea (Nord-)	24. April	1992 B	23. Juni	1992
Korea (Süd-)	6. März	2001	5. Mai	2001
Kroatien	27. Juli	1992 N	8. Oktober	1991
Kuba*	27. November	1984 B	26. Januar	1985
Lettland	20. Januar	1998 B	21. März	1998
Libanon	17. Juli	2001	15. September	2001
Liberia	14. Februar	1978 B	15. April	1978
Libyen	28. April	2005 B	27. Juni	2005
Litauen	25. Januar	2000 B	25. März	2000
Luxemburg	14. Februar	1991 B	15. April	1991
Madagaskar	8. Juli	1970	6. September	1970
Malaysia	10. April	2019	9. April	2019
Mali	12. Oktober	2004 B	11. Dezember	2004
Malta*	24. September	2002 B	23. November	2002
Marshallinseln	29. November	1994 B	28. Januar	1995
Mauritius	18. Juni	1990 B	17. August	1990
Mexiko	31. Mai	1983 B	30. Juli	1983
Moldau	13. April	2023 B	12. Juni	2023
Monaco	9. April	1965	5. März	1967
Montenegro	3. Juni	2006 N	3. Juni	2006
Neuseeland	27. Juli	1973 B	25. September	1973

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Nicaragua	4. Juli	2007	2. September	2007
Niederlande*	21. September	1967	20. November	1967
Aruba	24. Dezember	1985	1. Januar	1986
Curaçao	21. September	1967	20. November	1967
Karibische Gebiete (Bonaire, Sint Eustatius und Saba)	21. September	1967	20. November	1967
Sint Maarten	21. September	1967	20. November	1967
Nigeria	24. Januar	1967 B	5. März	1967
Norwegen	8. September	1966	5. März	1967
Österreich	20. Juni	1975	19. August	1975
Palau	29. September	2011 B	28. November	2011
Panama	1. September	2008 B	13. Oktober	2008
Peru	16. Juli	1982 B	14. September	1982
Polen	25. Juli	1969	23. September	1969
Portugal	6. August	1990 B	6. Oktober	1990
Rumänien	25. April	2001 B	24. Juni	2001
Russland*	25. Oktober	1966	5. März	1967
Sambia	14. Dezember	1965 B	5. März	1967
Samoa	18. Mai	2004 B	17. Juli	2004
Saudi-Arabien	9. Mai	2018 B	8. Juli	2018
Schweden	28. Juli	1967	26. September	1967
Schweiz	23. April	1968	22. Juni	1968
Senegal	17. Oktober	1980	16. Dezember	1980
Serbien	27. April	1992 N	27. April	1992
Seychellen	13. Dezember	1989 B	11. Februar	1990
Sierra Leone	10. März	2008 B	9. Mai	2008
Singapur	3. April	1967 B	2. Juni	1967
Slowakei*	30. Januar	1995 N	1. Januar	1993
Slowenien	12. November	1992 N	25. Juni	1991
Spanien	24. August	1973	23. Oktober	1973
Sri Lanka	6. März	1998 B	5. Mai	1998
St. Kitts und Nevis	7. Oktober	2004 B	6. Dezember	2004
St. Lucia	20. Mai	2004 B	19. Juli	2004
St. Vincent und die Grenadinen	2. Juli	2020 B	30. September	2020
Suriname	29. November	1975 N	25. November	1975
Syrien*	6. Februar	1975 B	7. April	1975
Tansania	23. Juli	2008 B	21. September	2008
Thailand	28. November	1991 B	27. Januar	1992
Togo	8. Juli	2021 B	6. September	2021
Tonga	18. September	2003 B	17. November	2003
Trinidad und Tobago	16. März	1967	15. Mai	1967
Tschechische Republik*	19. Oktober	1993 N	1. Januar	1993
Tunesien	27. Januar	1969 B	28. März	1969
Türkei	13. Mai	2016 B	12. Juli	2016

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)	Inkrafttreten
Uganda	3. April 2019 B	2. Juni 2019
Ukraine	25. Oktober 1993	24. Dezember 1993
Ungarn*	15. Dezember 1976	13. Februar 1977
Uruguay*	2. Dezember 1992 B	31. Januar 1993
Vanuatu	13. Januar 1989 B	14. März 1989
Venezuela	10. Mai 2002 B	9. Juli 2002
Vereinigte Arabische Emirate	10. April 2018 B	9. Juni 2018
Vereinigte Staaten	17. März 1967	16. Mai 1967
Alle Gebiete und Besitzungen der Vereinigten Staaten, Puerto-Rico inbegriffen	9. September 1975 B	9. September 1975
Wake, Midway, Johnston- Inseln	18. März 1976 B	18. März 1976
Amerikanisch-Samoa	9. September 1975 B	9. September 1975
Amerikanische Jungferninseln	9. September 1975 B	9. September 1975
Guam	9. September 1975 B	9. September 1975
Vereinigtes Königreich	24. Februar 1966	5. März 1967
Vietnam	23. Januar 2006 B	24. März 2006
Zypern	9. März 2004 B	8. Mai 2004

* Vorbehalte und Erklärungen.

** Einwendungen.

Die Vorbehalte, Erklärungen und die Einwendungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die englischen Texte können auf der Internetseite der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (OMI): www.imo.org > Publications > Catalogue & Code Listings oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

^a Vom 5. März 1967 bis zum 30. Juni 1997 war das Übereink. auf Grund einer Ausdehnungserklärung des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit dem 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 6. Juni 1997 ist das Übereink. seit dem 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.

