

Bekendmaking voorschriften grensbewaking

Tussentijds Bericht Vreemdelingen-circulaire TBV 2003/10

Aan:

– de Korpschefs Politieregio's
– de Korpsbeheerders Politieregio's
– de Bevelhebber der Koninklijke Marechaussee
i.a.a.:
– de Procureurs-Generaal

Onderdeel: Stafdirectie

Uitvoeringsbeleid

Datum: 11 april 2003

Ons kenmerk: HKUIT03-1892(AUB)

Code: TBV 2003/10

Juridische achtergrond:

Vreemdelingen-circulaire 2000, hoofdstuk A2/10

Geldigheidsduur: Een jaar, ingaand twee dagen na publicatie in de Staatscourant

Onderwerp: Bekendmaking voorschriften grensbewaking

Inleiding

Op 28 november 2002 is de 11^e editie van de Annex 9 behorend bij het Verdrag van Chicago, in werking getreden. Bijgaand treft u aan de (in de Nederlandse taal vertaalde) herziene hoofdstukken 1 en 3 van de Annex 9 die in A2 van de Vreemdelingen-circulaire 2000 zijn opgenomen. De Nederlandse vertaling van de bovengenoemde hoofdstukken is afgestemd met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Momenteel is een hoofdstuk 5 van de Annex 9 in wording inzake de problematiek met betrekking tot 'inadmissibles and deportees'. Dit hoofdstuk zal te zijner tijd in bijlage 2 van A2/10 van de Vreemdelingen-circulaire 2000 worden opgenomen, en de reeds opgenomen hoofdstukken 1 en 3 van de Annex 9 zullen overeenkomstig worden gewijzigd. Naar verwachting zal hoofdstuk 5 van de Annex 9 in de loop van 2005 worden gepubliceerd.

Toelichting

Van belang zijn de zogenaamde 'notifications of compliance with or differences from Annex 9'. Iedere staat die partij is bij het Verdrag van Chicago dient aan te geven op welke onderdelen de nationale regelgeving overeenstemt met, dan wel afwijkt van, de richtlijnen van de Annex 9. De 'notifications' worden door de International Civil Aviation Organization (ICAO) als bijlage gevoegd bij de Annex 9. Zodra ICAO de lidstaten heeft geïnformeerd over de ontvangen afwijkingen zal een kopie van de 'notifications' aan de Korpschefs van de regionale politiekorpsen en de Bevelhebber van de Koninklijke Marechaussee worden verstrekt.

Wijziging A2/6.12.2

De tekst van paragraaf A2/6.12.2 wordt als volgt aangevuld. Na de tweede alinea wordt als derde alinea toegevoegd:
'– Voor meer bijzonderheden zie paragraaf 10, bijlage 2 (Verdrag van Chicago).'

Wijziging A2/10

Bijlage 2 van hoofdstuk A2/10 wordt vervangen door de gewijzigde hoofdstukken 1 en 3 van de Annex 9, Verdrag van Chicago.

Tot slot

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

De bovenstaande wijzigingen zullen zo spoedig mogelijk in een aanvulling op de Vreemdelingen-circulaire 2000 worden verwerkt.

*De Minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie,
namens de minister,
het hoofd van de Immigratie- en Naturalisatiedienst,
G. Versluis, wnd.*

Internationale normen en aanbevolen praktijken

Hoofdstuk 1. Definities en algemene beginselen

A. Definities

Wanneer in de Normen en Aanbevolen Praktijken de volgende termen worden gebruikt, hebben zij de volgende betekenis:

Luchtvaartuiguitrusting Artikelen, met inbegrip van eerstehulp materiaal en overlevingsuitrusting alsmede inventaris, echter met uitzondering van reserveonderdelen en voorraden, voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig tijdens een vlucht.

Luchtvaartmaatschappij Elke luchtvervoersonderneming die geregelde internationale luchtdiensten aanbiedt of onderhoudt, volgens de bepalingen van artikel 96 van het verdrag van Chicago van 1944.

Documenten van luchtvaartmaatschappijen en exploitanten

Luchtvrachtbrieven/ vrachtbrieven, passagierstickets en instapkaarten, bank and agent settlement plan documents, overbagagetickets, miscellaneous charges orders (M.C.O.), rapporten over schade en onregelmatigheden, bagage- en vrachtlabellen, dienstregelingen en gewichts- en balansdocumenten, te gebruiken door luchtvaartmaatschappijen en exploitanten.

Gevolmachtigd agent Een persoon die een exploitant vertegenwoordigt en bevoegd is voor of namens deze op te treden bij formaliteiten verband houdende met de binnenkomst en in- en uitklaring van het luchtvaartuig, de bemanning, passagiers, vracht, post, bagage of voorraad en, voorzover de nationale wetgeving dit toelaat, met inbegrip van derden die bevoegd zijn om de vracht van het luchtvaartuig te verwerken.

Bagage Persoonlijke eigendommen van passagiers of bemanningsleden die met toestemming van de exploitant met een luchtvaartuig worden vervoerd.

Vracht Alle goederen die met een luchtvaartuig worden vervoerd, met uitzondering van post, voorraden en begeleide of verkeerd verwerkte bagage.

Inklaring van goederen Het afhandelen van douaneformaliteiten, waardoor de goederen in het vrije verkeer gebracht, geëxporteerd dan wel onder een andere douaneregeling geplaatst kunnen worden.

Inventaris Goederen, hetzij wegwerp-artikelen hetzij voor hergebruik bedoelde voorwerpen, die door de exploitant tijdens de vlucht gebruikt worden voor de dienstverlening, met name voor de maaltijdverstrekking en het comfort van de passagiers.

Bemanningslid Een persoon die door een exploitant is aangewezen voor het uitvoeren van werkzaamheden aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht.

Declarant Een persoon die goederen aangeeft of namens wie een dergelijke aangifte wordt gedaan.

Direct transitogebied Een speciaal gebied op een internationale luchthaven dat met goedkeuring van de betreffende overheidsinstanties is ingericht en onder hun directe toezicht valt, voor verkeer dat een vlucht via de verdragsluitende staat kort onderbreekt.

Directe transitoregelingen Speciale door de betreffende overheidsinstanties goedgekeurde regelingen teneinde verkeer dat de vlucht kort onderbreekt in de verdragsluitende staat, onder hun directe toezicht te doen blijven.

Van boord gaan Het verlaten van een luchtvaartuig na een landing door bemanning of passagiers anders dan bemanningsleden of passagiers die verder reizen in de volgende fase van dezelfde doorgaande vlucht.

Insecten verwijderen Werkzaamheden om insecten die zich in het luchtvaartuig en in containers bevinden, te beheersen of te doden.

Aan boord gaan Het instappen in een luchtvaartuig teneinde een vlucht te beginnen, behalve door bemanningsleden of passagiers die reeds in een eerdere fase van dezelfde doorgaande vlucht zijn ingestapt.

Lid van het cockpitpersoneel Een bemanningslid met een vergunning en belast met taken die essentieel zijn voor de besturing van een luchtvaartuig.

Vrije zone Een gedeelte van het

grondgebied van een verdragsluitende staat waar ingebrachte goederen, wat de invoerrechten en belastingen betreft, doorgaans beschouwd worden als goederen die zich buiten het douanegebied bevinden.

Algemene luchtvaartexploitatie

Exploitatie van luchtvaartuigen anders dan commercieel luchtvervoer of luchtvaartactiviteiten.

Gronduitrusting Goederen specifiek voor gebruik bij onderhoud en reparaties van een luchtvaartuig aan de grond, waaronder begrepen testapparatuur en apparatuur voor verwerking van vracht en passagiers.

Invoerrechten en belastingen

Douanerechten en alle overige heffingen, belastingen of kosten, die geïnd worden bij of in verband met de invoer van goederen. Hierbij zijn niet inbegrepen de kosten die door de douane namens een andere nationale autoriteit betaald of ingevorderd zijn en beperkt zijn tot het bedrag van de dienstverlening.

Ontoelaatbaar persoon Een persoon die de toegang is of zal worden geweigerd door de autoriteiten van een staat.

Besmet gebied (in het kader van de volksgezondheid) Omschreven als geografische gebieden waar volgens plaatselijke of nationale volksgezondheidsinstanties of de Wereldgezondheidsorganisatie vectorgebonden ziekten actief op mensen en/of dieren overgedragen worden.

Opmerking: Een lijst met door gezondheidsautoriteiten gemelde besmette gebieden wordt gepubliceerd in de *Weekly Epidemiological Record van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)*.

Internationale luchthaven Elke op het grondgebied van een verdragsluitende staat gelegen luchthaven die is aangewezen voor de aankomst en het vertrek van internationaal luchtverkeer en waar de formaliteiten in verband met douane, immigratie, volksgezondheid, quarantaine van planten en dieren en soortgelijke procedures worden uitgevoerd.

Laden Het laden van vracht, post, bagage of voorraden aan boord van een luchtvaartuig om met een vlucht vervoerd te worden.

Post Poststukken en andere vormen van correspondentie, die aangeboden zijn door en bestemd zijn om te worden afgeleverd aan posterijen con-

form de regelgeving van de Universal Postal Union (UPU).

Verkeerd verwerkte bagage Bagage die onopzettelijk of onbedoeld gescheiden is geraakt van passagiers of bemanningsleden.

Controle op verdovende middelen

Maatregelen ter bestrijding van illegale transporten per luchtvaartuig van verdovende middelen en psychotrope stoffen.

Exploitant Een persoon, organisatie of onderneming die betrokken is bij de exploitatie van een luchtvaartuig of zich daarvoor aanbiedt.

Documenten van exploitanten (Zie documenten van luchtvaartmaatschappijen en exploitanten.)

Gehandicapte Elke persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt wordt door een fysieke (sensorische of motorische) of mentale handicap, leeftijd, ziekte of een andere oorzaak van invaliditeit en wiens toestand speciale aandacht behoeft, waarbij de diensten die aan alle passagiers worden aangeboden, afgestemd moeten worden op de behoeften van deze persoon.

Gezagvoerder De piloot die tijdens de vlucht verantwoordelijk is voor de besturing en de veiligheid van het luchtvaartuig.

Overheidsinstanties De organen of ambtenaren van een verdragsluitende staat die verantwoordelijk zijn voor de toepassing en handhaving van de specifieke wetten en regelingen van die staat die betrekking hebben op enig aspect van deze Normen en Aanbevolen Praktijken.

Vrijgave van goederen De handelingen die door de douaneautoriteiten verricht worden om de goederen in te klaren, zodat deze aan de betrokkenen ter beschikking kunnen worden gesteld.

Hulpvluchten Vluchten voor humanitaire doeleinden voor het vervoer van hulpverleners en hulpgoederen zoals voedsel, kleding, onderdak, medische en ander goederen tijdens of na een noodtoestand en/of ramp en/of om mensen van een plaats waar hun leven of gezondheid bedreigd wordt door een dergelijke noodtoestand en/of ramp te evacueren naar een veilige plaats in dezelfde staat of in een andere staat die bereid is dergelijke mensen op te vangen.

Risicobeheer De systematische toepassing van beheerprocedures en -praktijken, teneinde grenscontrolein-

stanties te voorzien van de noodzakelijke informatie om bewegingen en transporten die een risico inhouden aan te pakken.

Beveiligingsuitrusting Specifieke apparatuur die separaat of als onderdeel van een systeem wordt gebruikt bij het voorkomen of ontdekken van onwettige handelingen in de burgerluchtvaart en de daarbij gebruikte faciliteiten.

Reserveonderdelen Goederen, waaronder motoren en propellers ter reparatie of vervanging die in een luchtvaartuig worden geïnstalleerd.

Registratiestaat De staat waar het luchtvaartuig is geregistreerd.

Provisie a) voorraden voor consumptie en b) voorraden voor de verkoop.

Voorraden voor consumptie

Goederen, al dan niet voor de verkoop, bedoeld voor consumptie aan boord door de passagiers en de bemanningsleden, alsmede goederen die nodig zijn voor de besturing en het onderhoud van het luchtvaartuig, waaronder brandstof en smeermiddelen.

Voorraden voor de verkoop Goederen die tijdens de vlucht te koop zijn voor de passagiers en de bemanning en van boord worden meegenomen.

Tijdelijke toelating De douaneregeling krachtens welke bepaalde goederen een douanegebied kunnen worden binnengebracht en onder voorwaarden geheel of gedeeltelijk vrijgesteld kunnen worden van invoerrechten en belastingen; dergelijke goederen moeten voor een bepaald doel geïmporteerd zijn en binnen een bepaalde termijn weer worden uitgevoerd, zonder dat er veranderingen aan zijn aangebracht, behoudens de normale waardevermindering vanwege het gebruik ervan.

Doorgaande vlucht Een vlucht van een luchtvaartuig die de exploitant tussen het vertrekpunt via eventuele tussengelegen punten tot aan de bestemming met een en hetzelfde symbool aanduidt.

Onbegeleide bagage Bagage die als lading wordt vervoerd en al dan niet met hetzelfde luchtvaartuig wordt vervoerd als de persoon aan wie zij toebehoort.

Niet-opgehaalde bagage Bagage die op een vliegveld aankomt en niet door een passagier wordt opgehaald of opgeëist.

Niet-geïdentificeerde bagage Bagage op een luchthaven met of zonder

bagagelabel, die niet wordt opgehaald door of in verband gebracht kan worden met een passagier.

Lossen Het na de landing uit een luchtvaartuig verwijderen van vracht, post, bagage of provisie.

Bezoeker Iedere persoon die een luchtvaartuig verlaat en het grondgebied van een verdragsluitende staat waar hij niet gevestigd is betreedt, daar overeenkomstig de voorschriften van de betreffende verdragsluitende staat met een wettig oogmerk anders dan immigratie – bijvoorbeeld ten behoeve van reizen, recreatie, sport, gezondheid, familiebezoek, studie, religieuze bedevaart of om zakelijke redenen – rechtmatig verblijft, en tijdens zijn verblijf aldaar geen betaalde werkzaamheden verricht.

B. Algemene beginselen

1.1 De Normen en Aanbevolen Praktijken in deze Bijlage zijn op alle luchtvaartactiviteiten van toepassing, behoudens gevallen waarin een bepaling specifiek naar één bepaalde vorm verwijst.

1.2 De verdragsluitende staten dienen de nodige maatregelen te treffen om te waarborgen, dat:

a) de tijd die nodig is voor het uitvoeren van de grenscontroles voor personen en luchtvaartuigen en voor het vrijgeven/inklaren van goederen tot een minimum beperkt wordt;

b) zo min mogelijk hinder veroorzaakt wordt door het toepassen van administratieve eisen en eisen op het gebied van controle;

c) de uitwisseling van relevante gegevens tussen de verdragsluitende staten, exploitanten en luchthavens zo veel mogelijk gestimuleerd en bevorderd wordt; en

d) de beveiliging optimaal is en de wet naar behoren gehandhaafd wordt.

1.3 De verdragsluitende staten dienen gebruik te maken van risicobeheer bij het uitvoeren van grenscontroleprocedures voor de vrijgave/inklaring van goederen.

1.4 De verdragsluitende staten dienen een doelmatige informatietechnologie te ontwikkelen om de doelmatigheid en doeltreffendheid van de procedures op luchthavens te vergroten.

1.5 De verdragsluitende staten dienen procedures te ontwikkelen om voor aankomst over de gegevens te

beschikken, opdat goederen spoedig vrijgegeven/ingeklaard kunnen worden.

1.6 De bepalingen van deze Bijlage sluiten de toepassing van de nationale wetgeving met betrekking tot maatregelen ten behoeve van de veiligheid van de luchtvaart en overige noodzakelijke controles niet uit.

Hoofdstuk 3. Binnenkomst en vertrek van personen en hun bagage

A. Algemeen

3.1 Teneinde de verwerking van passagiersstromen die de verdragsluitende staten per luchtvaartuig binnenkomen of verlaten te vereenvoudigen en te bespoedigen dienen de verdragsluitende staten ten behoeve van het luchtverkeer grenscontrolevoorschriften aan te nemen en deze zodanig toe te passen, dat onnodige vertragingen voorkomen worden.

3.2 Bij het opstellen van procedures ten behoeve van de doelmatige uitvoering van de grenscontrole van passagiers en bemanningsleden, dienen de verdragsluitende staten rekening te houden met de toepassing van maatregelen ten aanzien van de veiligheid van de luchtvaart, grensbeveiliging, controle op verdovende middelen en immigratiecontrole, waar van toepassing.

B. Vereiste reisdocumenten

3.3 Verdragsluitende staten mogen van bezoekers die hun grondgebied binnenkomen of verlaten geen andere documenten verlangen dan die welke in dit hoofdstuk worden genoemd.

3.4 Verdragsluitende staten mogen van bezoekers die met een luchtvaartuig reizen en rechtmatig in het bezit zijn van een geldig, door de ontvangende staat erkend paspoort en eventueel een geldig visum, niet verlangen dat zij een ander identiteitsbewijs overleggen.

Opmerking: Bovenstaande bepaling beoogt niet de verdragsluitende staten ervan te weerhouden andere officiële identiteitsbewijzen voor reisdoeleinden, zoals nationale identiteitskaarten, identiteitspapieren voor zeelieden, vluchtelingenpaspoorten en andere tijdelijke reisdocumenten te aanvaarden.

3.5 **Aanbevolen praktijk:** De verdragsluitende staten zouden paspoorten, visa of overige voor reisdoeleinden erkende

identiteitsbewijzen moeten afgeven in een machinaal leesbare vorm, zoals beschreven is in Doc 9303 (reeks), Machinaal leesbare reisdocumenten.

C. Paspoorten

3.6 Bij het afgeven van paspoorten die niet machinaal leesbaar zijn dienen de verdragsluitende staten te waarborgen dat de persoonsgegevens, de gegevens inzake de afgifte, alsmede de opmaak van de pagina met gegevens overeenstemmen met de specificaties voor het 'zichtbare gedeelte' zoals beschreven in Doc 9303, Deel 1, *Machinaal leesbare paspoorten*. Het machinaal leesbaar gedeelte dient teksten als 'dit is geen machinaal leesbaar paspoort' of andere kenmerken te bevatten, om frauduleuze toevoeging van machinaal leesbare informatie te beletten.

3.7 De verdragsluitende staten die gebruik maken van barcodes of andere machinaal leesbare technologieën voor de weergave van persoonsgegevens in paspoorten, dienen voorzieningen te treffen, zodat de gecodeerde gegevens op verzoek aan de houder van het document kenbaar gemaakt kunnen worden.

3.8 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten zouden vrij toegankelijke faciliteiten moeten instellen voor het aanvragen en/of afgeven van paspoorten.*

3.9 De verdragsluitende staten dienen transparante aanvraagprocedures in te stellen voor het afgeven, verlenen of vervangen van paspoorten en potentiële aanvragers op verzoek te informeren over de voorwaarden.

3.9.1 **Aanbevolen praktijk:** *Indien voor de afgifte of verlenging van een paspoort een vergoeding wordt gevraagd, zou het bedrag van een dergelijke vergoeding niet meer mogen bedragen dan de kostprijs.*

3.10 De verdragsluitende staten dienen aan iedere persoon, ongeacht zijn leeftijd, een afzonderlijk paspoort te verstrekken.

3.11 **Aanbevolen praktijk:** *Bij het afgeven en opnieuw afgeven van paspoorten voor toerisme of zakenreizen, zouden de verdragsluitende staten gewoonlijk paspoorten moeten verstrekken die ten minste vijf jaar geldig zijn en waarmee onbeperkt en naar alle staten en grondgebieden gereisd kan worden.*

Opmerking 1: Volgens de specificaties

voor machinaal leesbare paspoorten (Doc 9303, Deel 1) is het niet mogelijk de gegevens in het machinaal leesbare gedeelte, waaronder de vervaldatum, te veranderen, hetgeen inhoudt dat machinaal leesbare paspoorten niet verlengd kunnen worden.

Opmerking 2: Vanwege de beperkte duurzaamheid van documenten en het in de loop der tijd veranderende uiterlijk van de houder van een paspoort wordt een geldigheidsduur van ten hoogste tien jaar aanbevolen.

D. Uitreisvisa

3.12 De verdragsluitende staten dienen geen uitreisvisa te verlangen van hun eigen onderdanen die naar het buitenland willen reizen, noch van bezoekers die de terugreis aanvaarden.

3.13 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten zouden geen uitreisvisa moeten verlangen van hun buitenlandse ingezetenen, die naar het buitenland willen reizen.*

E. Inreis-/Terugkeervis

3.14 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten zouden het aantal staten voor wier onderdanen zij inreisvisa verplicht stellen tot een minimum moeten beperken.*

3.15 De verdragsluitende staten mogen van hun eigen onderdanen geen visa verlangen bij terugkeer.

3.16 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten zouden bij de terugkeer van in hun staat wonende buitenlanders met een wettige verblijfsvergunning geen visum mogen verlangen.*

3.17 De verdragsluitende staten dienen eenvoudige en transparante aanvraagprocedures op te stellen voor het afgeven van inreisvisa voor bezoekers en erop toe te zien dat de aanvragen voor dergelijke visa na ontvangst zo spoedig mogelijk in behandeling worden genomen.

3.18 **Aanbevolen praktijk:** *De procedures voor het afgeven van visa zouden niet moeten vereisen dat de aanvrager persoonlijk verschijnt op het kantoor van afgifte.*

3.19 Bij het afgeven van inreisvisa aan toekomstige bezoekers dienen de verdragsluitende staten gewoonlijk visa te verstrekken die vanaf de afgifte datum nog ten minste zes maanden geldig zijn. Het inreisvisum is in die

periode onbeperkt te gebruiken, met dien verstande dat de duur per verblijf beperkt kan zijn.

3.20 **Aanbevolen praktijk:** *Bij het afgeven van visa die niet machinaal leesbaar zijn dienen de verdragsluitende staten te waarborgen dat de persoonsgegevens en de gegevens inzake de afgifte in dergelijke documenten voldoen aan de specificaties voor het zichtbare gedeelte van machinaal leesbare visa, zoals beschreven in Doc 9303, Deel 2, Machinaal leesbare visa.*

F. Inschepings-/ontschepingskaart

3.21 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten zouden van bezoekers die per luchtvaartuig reizen dan wel van exploitanten die namens hen optreden, geen andere schriftelijke persoonsgegevens moeten verlangen dan die welke in hun identiteitsbewijzen vermeld zijn. Indien de persoonsgegevens verzameld moeten worden, zouden de verdragsluitende staten systemen moeten ontwikkelen, waarmee deze informatie elektronisch kan worden verkregen uit machinaal leesbare reisdocumenten of andere bronnen.*

3.22 Indien een verdragsluitende staat een schriftelijk overzicht verlangt van de persoonsgegevens van bezoekers die het land per luchtvaartuig binnenkomen of verlaten, dienen de eisen met betrekking tot deze gegevens beperkt te zijn tot de eisen beschreven in Bijlage 5.

3.23 Indien de verdragsluitende staten inschepings-/ontschepingskaarten verlangen, dienen zij door de bezoekers ingevulde formulieren te aanvaarden en niet te verlangen dat de exploitant deze invult of controleert.

3.24 Indien de verdragsluitende staten overlegging van inschepings-/ontschepingskaarten verlangen, dienen zij deze gratis te verstrekken aan exploitanten of hun reisagenten, die deze verstrekken aan vertrekkende passagiers, voordat zij aan boord gaan dan wel aan binnenkomende passagiers tijdens de vlucht.

G. Bewijs van inenting

3.25 Indien de verdragsluitende staten een bewijs van inenting tegen een quarantaine ziekte verlangen, dienen zij het Internationale Bewijs van Inenting of Herinenting te aanvaarden, voorgeschreven door de Wereldgezondheidsorganisatie

(WHO) in de internationale gezondheidsregelingen.

H. Vertrekprocedures

3.26 De verdragsluitende staten verlangen geen bewijs van bezoekers, waaruit blijkt dat zij zijn vrijgesteld van inkomstenbelasting.

3.27 Indien een passagier geen inkomstenbelasting betaalt, kan de exploitant hiervoor niet aansprakelijk gesteld worden door de verdragsluitende staten.

3.28 **Aanbevolen praktijk:** *In samenwerking met de exploitanten en de luchthavenbeheerder zouden de verdragsluitende staten zich ten doel moeten stellen de noodzakelijke vertrekformaliteiten voor alle passagiers, voor wie de gebruikelijke verwerkingsprocedure geldt, binnen 60 minuten af te handelen, gerekend vanaf het tijdstip waarop de passagier zich meldt bij het eerste verwerkingspunt op de luchthaven (afhankelijk van de met de luchthaven getroffen regelingen bijv. de incheckbalie van de luchtvaartmaatschappij, de veiligheidscontrole of andere verplichte controleplaatsen).*

Opmerking: De noodzakelijke vertrekformaliteiten die binnen de aanbevolen 60 minuten afgehandeld moeten worden, omvatten de inchecktijd bij de luchtvaartmaatschappij, maatregelen aanzien van de veiligheid van de luchtvaart en eventueel de inning van de luchthavenbelasting en overige belastingen en maatregelen ten aanzien van de grensbeveiliging, zoals paspoort-, quarantaine- of douanecontrole.

3.29 **Aanbevolen praktijk:** *Indien de verdragsluitende staten vereisen dat de reisdocumenten van vertrekkende passagiers door overheidsinstanties gecontroleerd worden, zouden zij in samenwerking met de luchthavenbeheerder gebruik moeten maken van geschikte technologieën en een controlesysteem met meerdere kanalen of andere middelen om de passagiersstromen te verwerken teneinde dergelijke controles sneller te laten verlopen.*

3.30 De verdragsluitende staten zouden niet gewoonlijk moeten vereisen dat passagiers die hun grondgebied verlaten, hun bagage in verband met de grenscontrole moeten afgeven voor controle.

I. Binnenkomstprocedures

3.31 **Aanbevolen praktijk:** *In samenwerking met de exploitanten en de luchthavenautoriteiten zouden de verdragsluitende staten zich ten doel moeten stellen dat de gebruikelijke controles worden uitgevoerd binnen 45 minuten nadat alle passagiers voor wie de gebruikelijke controle volstaat van boord zijn gegaan, ongeacht de grootte van het luchtvaartuig of de aankomsttijd volgens het rooster.*

3.32 **Behoudens bijzondere omstandigheden** dienen de verdragsluitende staten niet te vereisen dat paspoorten, officiële reisdocumenten of andere identiteitsbewijzen van de passagiers dan wel bemanningsleden vóór de paspoortcontrole worden ingenomen.

3.33 **Aanbevolen praktijk:** *Teneinde controles sneller te laten verlopen, zouden de verdragsluitende staten op internationale luchthavens in samenwerking met de luchthavenbeheerder gebruik moeten maken van geschikte technologieën en een immigratiecontrolesysteem met meerdere kanalen of andere middelen om de passagiersstroom te verwerken, indien de omvang van de passagiersstromen een dergelijk systeem rechtvaardigt.*

3.34 **Aanbevolen praktijk:** *Waar mogelijk zouden de verdragsluitende staten een systeem moeten implementeren, waarmee passagiersgegevens vooraf kunnen worden doorgegeven. Met een dergelijk systeem kunnen vóór vertrek bepaalde gegevens uit de paspoorten of visa opgeslagen worden, waarna ze elektronisch naar de overheidsinstanties van de verdragsluitende staten verzonden worden. Deze analyseren de gegevens vervolgens vóór aankomst ten behoeve van risicobeheer, zodat de passagiersstroom sneller verwerkt kan worden. Om de inchecktijd te verkorten, zou er gebruik gemaakt kunnen worden van apparatuur voor het lezen van documenten en opslaan van de gegevens van de machinaal leesbare reisdocumenten. Bij het specificeren van de te verzenden persoonsgegevens van de passagiers zouden de verdragsluitende staten alleen de gegevens moeten verlangen uit de machinaal leesbare gedeeltes van de paspoorten en visa, die voldoen aan de specificaties die in Doc 9303 (reeks), Machinaal leesbare Reisdocumenten, beschreven staan. Alle noodzakelijke gegevens zouden in overeenstemming moeten zijn met de specificaties voor*

de opmaak van UN/EDIFACT PAX-LIST-berichten.

3.35 **Behoudens bijzondere omstandigheden** dienen de verdragsluitende staten regelingen te treffen om de identiteitspapieren van de bezoekers slechts eenmaal bij binnenkomst en vertrek te controleren.

3.36 De verdragsluitende staten dienen geen schriftelijke aangifte te verlangen voor bagage van passagiers en bemanningsleden, indien er geen belastbare goederen of goederen waarvoor beperkingen gelden, worden vervoerd.

3.37 De verdragsluitende staten dienen voor de op risicobeheer gebaseerde douane- of quarantainecontrole een uit twee kanalen bestaand systeem of ander selectiesysteem te gebruiken, dat geschikt is voor de omstandigheden en de omvang van de verkeersstromen op de desbetreffende luchthaven.

Opmerking: Zie Bijlage 6, een inklaaringsstelsel met twee kanalen zoals aanbevolen door de Customs Cooperation Council (thans de Werelddouaneorganisatie).

3.38 **Aanbevolen praktijk:** *Indien een bezoeker in bijzondere omstandigheden door overmacht vóór aankomst niet het noodzakelijke inreisvisum bezit, zouden de verdragsluitende staten moeten toestaan dat de bezoeker het land tijdelijk binnenkomt.*

3.39 **Aanbevolen praktijk:** *Indien het paspoort van een bezoeker eerder verlopen is dan zijn visum, zou de staat die het visum heeft afgegeven, het visum tot aan de vervaldatum moeten accepteren als het samen met het nieuwe paspoort van de bezoeker overgelegd wordt.*

3.40 Indien de verdragsluitende staten per visum beperkingen stellen aan het aantal binnenkomsten, dienen zij op een heldere en relevante manier aan te geven hoe vaak het visum is gebruikt, zodat de houder ervan, alsmede iedere exploitant of overheidsinstantie van een staat de geldigheid van het visum snel kan vaststellen zonder gebruik te hoeven maken van speciale hulpmiddelen.

3.41 **Behoudens in bepaalde individuele gevallen**, dienen de overheidsfunctionarissen, nadat zij van de passagiers en bemanningsleden afzonderlijk het paspoort of enig ander officieel reisdocument in ontvangst hebben genomen, deze documenten terstond na controle terug te geven.

3.42 **Aanbevolen praktijk:** *Normaliter zouden alleen personen medisch gekeurd moeten worden, die met een luchtvaartuig vertrokken zijn vanuit een besmet gebied en het land binnenkomen binnen de incubatietijd van de ziekte in kwestie, zoals vermeld in de internationale gezondheidsvoorschriften.*

3.43 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten zouden regelingen moeten treffen, opdat een passagier en zijn bagage die een staat binnenkomt met een internationale vlucht en twee of meer tussenstops maakt op internationale luchthavens op het grondgebied van die staat, de grenscontroleprocedure slechts eenmaal hoeft te doorlopen op een luchthaven in de desbetreffende staat.*

J. Transitprocedures en -voorwaarden

3.44 Indien de faciliteiten op de luchthaven dit toelaten, dienen de verdragsluitende staten voorzieningen zoals directe transitzones of andere maatregelen te treffen, opdat bemanningsleden, passagiers en hun bagage, die vanuit een andere staat arriveren en op dezelfde dag met dezelfde of een andere vlucht vanaf dezelfde luchthaven hun reis vervolgen naar een derde staat, tijdelijk op de luchthaven van aankomst kunnen verblijven, zonder dat zij de grenscontrole hoeven te passeren voor het binnenkomen van deze staat van doorreis.

3.45 De verdragsluitende staten dienen van de onderdanen van zo min mogelijk staten een direct doorreisvisum te vereisen, indien zij met een internationale vlucht aankomen en met dezelfde vlucht of met een andere vlucht vanaf dezelfde luchthaven op dezelfde dag hun reis vervolgen naar een derde staat.

3.46 De verdragsluitende staten dienen maatregelen vast te stellen, waardoor passagiers die zich in de transitzone bevinden en 's nacht onverwacht vertraging oplopen, omdat een vlucht geannuleerd dan wel uitgesteld wordt, de luchthaven mogen verlaten om elders te overnachten.

K. Behandeling van bagage die gescheiden is van de eigenaar

3.47 De verdragsluitende staten dienen exploitanten toe te staan onjuist verwerkte bagage over te brengen naar de plaats waar de eigenaar zich

bevindt en de exploitanten niet aansprakelijk te stellen voor boetes, invoerrechten en belastingen vanwege het feit dat de bagage onjuist verwerkt is.

3.48 De verdragsluitende staten dienen de directe doorvoer van onjuist verwerkte bagage tussen internationale vluchten op dezelfde luchthaven toe te staan zonder dat deze gecontroleerd wordt, tenzij dit nodig geacht wordt in verband met de veiligheid van de luchtvaart of overige noodzakelijke controles. Indien directe doorvoer niet mogelijk is, dienen de verdragsluitende staten te garanderen dat voorzieningen worden getroffen voor de tijdelijke opslag van dergelijke bagage onder strikt toezicht in een geschikte ruimte.

3.49 De verdragsluitende staten dienen de exploitanten toe te staan niet-geïdentificeerde, achtergebleven of onjuist verwerkte bagage namens de eigenaren over te brengen naar een geschikte plaats voor vrijgave en deze bagage aan de eigenaren af te leveren.

3.50 De verdragsluitende staten dienen niet-geïdentificeerde, achtergebleven en onjuist verwerkte bagage zo spoedig mogelijk vrij te geven en voor de verdere afwikkeling ervan te retourneren aan de exploitant. Met inachtneming van de voorwaarden die door de overheidsinstanties zijn vastgesteld mogen exploitanten dergelijke bagage zonedig openen om de eigenaar ervan te kunnen achterhalen.

3.51 De exploitant is niet verplicht nog niet door de overheidsinstanties vrijgegeven bagage te bewaken en dient te worden vrijgesteld van invoerrechten en belastingen die over dergelijke bagage geheven kunnen worden, indien de douane de bagage onder haar hoede neemt en deze uitsluitend onder haar toezicht valt.

L. Zorg voor en opvang van passagiers en bemanningsleden

I. Algemeen

3.52 De overheidsinstanties in kwestie dienen van de passagiers en bemanningsleden terstond na te gaan of zij tot de staat toegelaten kunnen worden.

3.52.1 De exploitant is verantwoordelijk voor de zorg voor en opvang van de passagiers en bemanningsleden, totdat zij gecontroleerd kunnen worden. Hiertoe behoort de zorg voor passagiers en bemanningsleden

tussen het luchtvaartuig en de gebouwen van de luchthaven en in de transitruimte van de luchthaven, met dien verstande dat de verdragsluitende staten de exploitant eventueel geheel of gedeeltelijk kunnen vrijwaren van deze verantwoordelijkheid.

Opmerking: Met 'gecontroleerd kunnen worden' wordt doorgaans bedoeld de eerste keer dat een passagier, nadat hij van boord is gegaan teneinde het desbetreffende land te betreden, voor een controleambtenaar verschijnt. Deze controleert de documenten die de passagier hem overhandigt en bepaalt of hij de passagier toegang verleent of niet. Deze controle omvat niet het inzien van de documenten onmiddellijk na het verlaten van het luchtvaartuig, hetgeen uitgevoerd kan worden door overheidsinstanties ten behoeve van het opstellen van profielschetsen.

3.52.2 **Aanbevolen praktijk:** *Na deze voorwaardelijke of onvoorwaardelijke toelating zouden de overheidsinstanties in kwestie de verantwoording moeten dragen voor de zorg voor en opvang van de passagiers en bemanningsleden, totdat zij officieel worden toegelaten of ontoelaatbaar bevonden worden en wederom onder de hoede van de exploitant worden geplaatst, voor vervoer naar buiten het grondgebied van de staat.*

II. Controle van personen

Controle van documenten

3.53 De exploitanten dienen bij het aan boord gaan voorzorgsmaatregelen te treffen om te waarborgen dat passagiers over de documenten beschikken, die de staten van doorreis en bestemming verlangen voor controledoeleinden zoals beschreven in Hoofdstuk 3, Sectie B.

3.54 De verdragsluitende staten en exploitanten dienen waar nodig samen te werken bij het vaststellen van de geldigheid en de echtheid van de paspoorten en visa die door vertrekkende passagiers overgelegd worden.

3.54.1 **Aanbevolen praktijk:** *De bevoegde overheidsinstanties van de verdragsluitende staten zouden gezamenlijk dan wel afzonderlijk samenwerkingsovereenkomsten, zoals memoranda of understanding (MOU's), moeten aangaan met de exploitanten die internationale vluchten van en naar de Staten in kwestie verzorgen, met daarin richtlijnen voor wederzijdse ondersteuning en samenwerking ten*

behoefte van de bestrijding van fraude met reisdocumenten. In dergelijke overeenkomsten zouden verantwoordelijkheden moeten worden toegekend aan de overheidsinstanties en de exploitanten voor het vaststellen van de geldigheid en echtheid van de reisdocumenten van vertrekkende passagiers en voor het treffen van maatregelen om te voorkomen dat passagiers de documenten onderweg naar hun bestemming verliezen of vernietigen.

3.54.2 Aanbevolen praktijk: De verdragsluitende staten zouden met de andere verdragsluitende staten overeenkomsten, zoals memoranda of understanding (MOU's), moeten aangaan om verbindingsofficieren op luchthavens aan te stellen of andere vormen van internationale samenwerking te realiseren teneinde de exploitanten te helpen bij het vaststellen van de geldigheid en echtheid van de paspoorten en visa van vertrekkende passagiers.

3.55 De verdragsluitende staten dienen de exploitanten niet te beboeten indien binnenkomende passagiers en passagiers op doorreis niet over de vereiste papieren blijken te beschikken en de exploitanten kunnen aantonen dat zij de nodige voorzorgsmaatregelen hebben getroffen om te waarborgen dat de passagiers voldeden aan de voorwaarden ten aanzien van documenten voor het binnenkomen in de ontvangende staat.

3.55.1 Aanbevolen praktijk: Indien exploitanten naar tevredenheid van de overheidsinstanties hebben samengewerkt met deze instanties, bijvoorbeeld krachtens een memorandum of understanding tussen de betrokken partijen op het gebied van maatregelen teneinde te voorkomen dat personen worden vervoerd die niet over de vereiste papieren beschikken, zouden de verdragsluitende staten de boetes en sancties moeten verlagen, die opgelegd worden wanneer dergelijke personen naar hun grondgebied zouden worden vervoerd.

Ontoelaatbare personen

3.56 Iedere verdragsluitende staat dient te waarborgen dat de overheidsinstanties frauduleuze, valse enervalste reisdocumenten in beslag nemen. De overheidsinstanties dienen eveneens de reisdocumenten van een persoon die zich voordoeft als de rechtmatige eigenaar van het reisdocument, in beslag te nemen.

Dergelijke documenten dienen uit de

roulatie genomen te worden en zo spoedig mogelijk geretourneerd te worden aan de instanties van de plaats van afgifte.

3.57 Aanbevolen praktijk: Indien de in 3.53 bedoelde voorzorgsmaatregelen getroffen zijn, maar de passagier desondanks niet toegelaten wordt vanwege problemen met het document die buiten de expertise van de exploitant liggen of vanwege oorzaken anders dan onjuiste papieren, zou de exploitant niet direct aansprakelijk gesteld moeten worden voor de kosten die ontstaan vanwege de officiële aanhouding van de passagier.

3.58 De overheidsinstanties dienen de exploitant onverwijld op de hoogte te stellen van het feit dat een passagier ontoelaatbaar is gebleken en met de exploitant te overleggen over de mogelijkheden voor verwijdering.

Opmerking 1: Een persoon, die ontoelaatbaar wordt bevonden, dient teruggeplaatst te worden onder de hoede van de exploitant die de persoon rechtstreeks naar de eindbestemming heeft vervoerd of, indien van toepassing, onder de hoede van één van de exploitanten die de persoon naar één van de doorreisbestemmingen heeft vervoerd.
Opmerking 2: Niets uit deze bepaling of opmerking 1 mag zodanig geïnterpreteerd worden dat een persoon die op het grondgebied van de verdragsluitende staat asiel aanvraagt mag worden teruggezonden naar een land waar zijn leven of vrijheid in gevaar is vanwege zijn ras, godsdienst, nationaliteit, lidmaatschap van een bepaalde maatschappelijke groepering of politieke overtuiging.

3.59 In plaats van het ingenomen document dient de staat die de persoon terugvervoert, een begeleidende brief te verstrekken met daaraan een fotokopie van het ingenomen reisdocument (indien aanwezig) gehecht, alsmede alle belangrijke gegevens, zoals het bevel tot terugvervoeren. De begeleidende brief met de bijlagen wordt aan de exploitant overhandigd die verantwoordelijk is voor het terugvervoeren van de ontoelaatbare persoon. Deze brief voorziet de overheidsinstanties op de oorspronkelijk instapplaats en/of op de tussenstops van informatie. Ingeval de ontoelaatbare persoon zijn reisdocumenten heeft verloren dan wel vernietigd, dient een soortgelijke brief te worden afgegeven.

Opmerking: Voorbeelden voor de

opmaak van brieven die van toepassing zijn op het terugvervoeren van passagiers die niet over de vereiste papieren beschikken, zijn opgenomen in Bijlage 9.

3.59.1 Aanbevolen praktijk: Iedere verdragsluitende staat dient, waar nodig, erop toe te zien dat de overheidsinstanties die een bevel tot terugvervoeren afgeven, de overheidsinstanties van de landen van doorreis en zonodig van het land van eindbestemming hiervan in kennis stellen.
Opmerking: Deze kennisgeving dient te volgende informatie te bevatten:
a) de identiteit van de persoon;
b) reden voor het terugvervoeren;
c) eventuele begeleider(s); en
d) risicoanalyse door de bevoegde instanties.

3.60 Iedere verdragsluitende staat dient te waarborgen dat een persoon die ontoelaatbaar bevonden wordt, teruggeplaatst wordt onder de hoede van de exploitant, die verantwoordelijk is voor het onmiddellijk terugvervoeren naar:

- a) de plaats waar de persoon zijn reis heeft aangevangen; of
- b) naar enige andere plaats waar de persoon toelaatbaar is.

3.60.1 Indien de overheidsinstanties reden hebben om aan te nemen dat een persoon, die ontoelaatbaar bevonden is, weerstand zou kunnen bieden tijdens zijn verwijdering, dienen zij de exploitant daarvan tijdig op de hoogte te stellen, zodat deze voorzorgsmaatregelen kan treffen om de veiligheid tijdens de vlucht te waarborgen.

Opmerking: De beveiliging zou daartoe verzorgd moeten worden door overheidsfunctionarissen, zo nodig krachtens nationale voorschriften, of door de exploitant die zijn eigen beveiligingspersoneel zou moeten inzetten of voor eigen rekening personeel zou moeten inhuren, dat hij competent acht.

3.61 Indien een passagier ontoelaatbaar wordt bevonden en conform 3.60 wordt teruggezonden, dienen de overheidsinstanties die de verwijdering gelasten, de reisdocumenten van de ontoelaatbare persoon (waaronder de brieven met betrekking tot de terugzending van passagiers die niet over de vereiste papieren beschikken) aan de exploitant te overhandigen of, indien de personen worden begeleid, aan de begeleider/bewaker, die de reisdocumenten moet overhandigen

aan de overheidsinstanties van de staat van bestemming.

3.62 Indien een persoon ontoelaatbaar wordt bevonden en overgedragen wordt aan de exploitant teneinde van het grondgebied van de staat verwijderd te worden, mag de exploitant niet belet worden de vervoerskosten die voortvloeien uit de ontoelaatbaarheid van de betrokkene, te verhalen op de betrokkene.

3.63 De verdragsluitende staten dienen ten aanzien van een persoon die wordt teruggezonden vanaf de uitstapplaats waar hij ontoelaatbaar werd bevonden na te gaan of deze voor het instappen eerder op hun grondgebied verbleef, anders dan op doorreis. De verdragsluitende staten dienen een dergelijk persoon niet terug te zenden naar het land waar hij eerder ontoelaatbaar werd bevonden.

Opmerking: Met deze bepaling wordt niet beoogd de overheidsinstanties ervan te weerhouden ten aanzien van een teruggezonden, ontoelaatbaar persoon vast te stellen of hij toegang krijgt in de staat of om voorzieningen te treffen voor zijn overbrenging, verwijdering of uitzetting naar de staat waarvan hij onderdaan is of een andere staat waar hij toegelaten wordt.

3.63.1 Indien de procedure in 3.63 wordt uitgevoerd voor een ontoelaatbaar persoon die zijn reisdocument verloren dan wel vernietigd heeft, dienen de verdragsluitende staten in plaats daarvan een document, afgegeven door de overheidsinstanties van de verdragsluitende staat waar de persoon ontoelaatbaar werd bevonden, te accepteren waarin de situatie tijdens het instappen en de aankomst wordt omschreven.

3.64 Bij het volgen van de procedure in 3.59 dienen de verdragsluitende staten de bedoelde begeleidende brief te aanvaarden en niet de overhandiging van de betreffende frauduleuze, valse of vervalste documenten te verlangen.

3.65 De verplichting van een exploitant om een persoon van het grondgebied van een verdragsluitende staat te verwijderen, vervalt wanneer de betrokkene officieel tot die staat wordt toegelaten.

Uit te zetten personen

3.66 Iedere verdragsluitende staat dient erop toe te zien dat de betrokken exploitanten in kennis worden gesteld van personen die moeten rei-

zen, omdat de overheidsinstanties officieel hun verwijdering uit die staat hebben gelast. De overheidsinstanties dienen de exploitanten daarvan tijdig op de hoogte te stellen, zodat zij voorzorgsmaatregelen kunnen treffen om de veiligheid tijdens de vlucht te waarborgen.

Opmerking: Met inachtneming van de nationale wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens dienen de overheidsinstanties de volgende informatie te verstrekken aan de exploitanten:

- naam van de uit te zetten persoon;
- reden voor uitzetting;
- namen van begeleiders/bewakers;
- of de betrokkene al dan niet bereid is te reizen; en
- alle overige informatie, opdat de exploitanten kunnen beoordelen of de veiligheid van de vlucht in het geding kan komen.

Teneinde de coördinatie en de beveiliging op elkaar af te stemmen, dient kennis te worden genomen van de toepasselijke bepalingen in Bijlage 17, Hoofdstuk 4.

3.67 Iedere verdragsluitende staat dient erop toe te zien dat de overheidsinstanties die de uitzetting gelasten, de overheidsinstanties van het land van doorreis en eventueel het land van bestemming op de hoogte stellen van het beoogde vervoer.

Verkrijging van vervangend reisdocument

3.68 Indien een verdragsluitende staat wordt verzocht reisdocumenten te verstrekken om de terugkeer van één van zijn onderdanen te bevorderen, dient deze daar binnen een redelijke termijn op te antwoorden, maar ten hoogste 30 dagen nadat een dergelijk verzoek is ingediend, hetzij door een reisdocument af te geven, hetzij door de verzoekende staat te verzekeren dat de betrokkene niet zijn onderdaan is.

3.69 Een verdragsluitende staat mag de afgifte van een reisdocument niet afhankelijk stellen van de onderteekening door de betrokkene van een aanvraag voor dat document.

3.70 Indien een verdragsluitende staat heeft vastgesteld dat de persoon voor wie een reisdocument is aangevraagd zijn onderdaan is, maar binnen 30 dagen na het verzoek geen paspoort kan verstrekken, dient de staat een nooddocument te verstrekken, waaruit de nationaliteit van de

betrokkene blijkt en dat geldig is voor hernieuwde toelating tot die staat.

3.71 Een verdragsluitende staat dient de terugkeer van zijn onderdaan niet te belemmeren door de betrokkene stateloos te laten worden zonder overleg met de staat die de verwijdering van de betrokkene heeft gelast.

M. Bemanning en ander personeel van de exploitant

3.72 De verdragsluitende staten dienen erop toe te zien dat de inspectie van bemanningsleden en hun bagage, wanneer deze bij aankomst of vertrek vereist is, zo vlot mogelijk wordt uitgevoerd.

3.73 De verdragsluitende staten dienen regelingen te treffen waardoor de bemanningsleden van hun luchtvaartmaatschappijen zonder vertraging en kosteloos bemanningscertificaten (CMC) kunnen verkrijgen die geldig zijn voor de duur van hun dienstverband.

Opmerking: De CMC is ingesteld als een identificatiekaart voor zowel cockpit- als cabinepersoneel; voornaamste doel van de vergunningen voor de bemanning blijft het aantonen van de professionele kwalificaties van het cockpitpersoneel.

3.73.1 **Aanbevolen praktijk:** *De certificaten bedoeld in 3.73, 3.74 en 3.75 dienen machinaal leesbare kaarten te zijn, afgegeven overeenkomstig de specificaties van Doc 9303, Deel 3 – Formaat 1 en Formaat 2 Machinaal leesbare officiële reisdocumenten. Wanneer dit niet mogelijk is, dienen de certificaten te worden afgegeven als weergegeven in Bijlage 7, d.w.z. met dezelfde opmaak als het zichtbare deel van het machinaal leesbare bemanningscertificaat.*

3.74 Ingeval cockpit- en cabinepersoneel van luchtvaartmaatschappijen dat de bemanningscertificaten bij het in- of uitstappen behoudt, op de luchthaven waar het luchtvaartuig is geland of binnen de grenzen van nabijgelegen steden verblijft en met hetzelfde luchtvaartuig of de volgende geregelde vlucht vertrekt, dient iedere verdragsluitende staat dergelijke bemanningscertificaten te aanvaarden voor tijdelijke toelating tot de staat en geen paspoort of visum te verlangen.

Opmerking 1: Met deze bepaling wordt beoogd een bemanningscertifi-

caat als identiteitsdocument te erkennen, zelfs als de houder ervan geen onderdaan is van de registratiestaat van het luchtvaartuig aan boord waarvan hij werkt. Er wordt niet mee beoogd verdragsluitende staten ervan te weerhouden, dergelijke bemanningscertificaten af te geven aan ingezetenen buitenlandse bemanningsleden.

Opmerking 2: De invoering van 3.74 maakt snelle en efficiënte afhandeling van personeel door luchtvaartmaatschappijen mogelijk. Deze bepalingen kunnen niet ten volle worden benut omdat sommige staten niet tot aanvaarding ervan zijn overgegaan.

3.74.1 Iedere verdragsluitende staat dient cockpit- en cabinepersoneel van een luchtvaartuig dat tegen betaling of op huurbasis wordt geëxploiteerd, maar geen deel uitmaakt van geregelde internationale luchtdiensten, het recht van tijdelijke toelating te verlenen, overeenkomstig de omschrijving in 3.74, onder de voorwaarde dat dergelijk cockpit- en cabinepersoneel met het luchtvaartuig op de eerstvolgende vlucht naar buiten het grondgebied van de staat dient te vertrekken.

3.75 Wanneer een bemanningslid van een luchtvaartmaatschappij voor de uitoefening van zijn functie als passagier met een willekeurig vervoermiddel naar een andere staat moet reizen om zich bij een luchtvaartuig te voegen, dient iedere staat ten behoeve van diens tijdelijke toelating en de noodzakelijke bewegingsvrijheid binnen het grondgebied van die staat teneinde het genoemde luchtvaartuig te bereiken, van dat bemanningslid, in plaats van een paspoort en visum, een bemanningscertificaat te aanvaarden als omschreven in 3.73.1 en 3.74, en waar nodig aangevuld met een document van zijn werkgever waaruit het doel van de reis blijkt.

3.75.1 **Aanbevolen praktijk:** *Iedere verdragsluitende staat dient rechten voor tijdelijke toelating overeenkomstig de rechten omschreven in 3.75 en onder dezelfde voorwaarden toe te kennen aan een bemanningslid van een luchtvaartuig dat tegen betaling of op huurbasis wordt geëxploiteerd, maar geen deel uitmaakt van geregelde internationale luchtdiensten.*

3.76 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten dienen regelingen te treffen om de toelating ten behoeve van het verblijf op hun grondgebied te bespoedigen van grond- en luchtpersoneel van buitenlandse luchtvaartmaats-*

schappijen die diensten uitvoeren naar of via het genoemde grondgebied, voorzover dergelijk personeel nodig is voor toezicht en technische taken die rechtstreeks verband houden met de exploitatie van internationale luchtdiensten die door genoemde luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd.

3.77 De verdragsluitende staten dienen regelingen te treffen voor de onverwijld tijdelijke toelating tot hun grondgebied van technisch personeel van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die diensten uitvoeren naar of via het genoemde grondgebied en dat urgent is teneinde een luchtvaartuig dat zijn reis om technische redenen niet kan vervolgen, in luchtwaardige toestand te brengen. Ingeval staten een garantie verlangen voor bijvoorbeeld het levensonderhoud in en de terugkeer uit een dergelijke staat, dient hierover overleg plaats te vinden zonder dat de onmiddellijke toelating van genoemd personeel hierdoor wordt vertraagd.

N. Vluchtuitvoerings- en cabineveiligheidspersoneel burgerluchtvaart

3.78 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten dienen te garanderen dat inspecteurs van vluchtuitvoering en cabineveiligheid van een andere verdragsluitende staat bij de uitvoering van hun inspectietaken op dezelfde manier worden behandeld als bemanningsleden, volgens de bepalingen van 3.72.*

3.79 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten dienen hun vluchtuitvoerings- en cabineveiligheidsinspecteurs een certificaat te leveren met daarin het in Bijlage 8 uiteengezette materiaal, dat geldig is gedurende het dienstverband van de inspecteurs.*

3.80 **Aanbevolen praktijk:** *Vluchtuitvoeringsinspecteurs en cabineveiligheidsinspecteurs dienen in het bezit te zijn van het certificaat als vermeld in 3.79, een kopie van het vluchtschema van de vluchtinspecteur goedgekeurd door de staat die de inspecteur in dienst heeft, en een geldig paspoort.*

3.81 **Aanbevolen praktijk:** *De verdragsluitende staten dienen de privileges van tijdelijke toelating als beschreven in 3.74 toe te kennen aan vluchtuitvoerings- en cabineveiligheidsinspecteurs van een andere verdragsluitende staat wanneer deze zich bezighouden met inspectiewerkzaamheden, vooropgesteld dat het vertrek op de*

volgende inspectievlucht in het vluchtschema van de inspecteur niet later is dan na een normale rustperiode.