



Autentiškas vertimas
Vyriausybės kanceliarijos
Administravimo departamentas
2021 06 03

Vyriausybės posėdžių
organizavimo skyrius
Vyriausioji specialistė
V. Butkevičienė

1965 M. KONVENCIJOS DĖL TARPTAUTINĖS JŪRŲ LAIVYBOS SĄLYGŲ LENGVINIMO PRIEDO PAKEITIMAI

(Rezoliucija FAL. 12(40))

SĄLYGŲ LENGVINIMO KOMITETAS,

prisimindamas iš dalies pakeistos 1965 m. Konvencijos dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo (toliau – Konvencija) 7 straipsnio 2 dalies a punktą, kuriame nustatyta Konvencijos priedo pakeitimo tvarka;

taip pat prisimindamas funkcijas, kurios Konvencijos nuostatomis pavedamos Sąlygų lengvinimo komitetui ir yra susijusios su Konvencijos pakeitimų svarstymu ir priėmimu;

išnagrinėjęs savo keturiasdešimtojoje sesijoje Konvencijos priedo pakeitimus, kurie buvo pasiūlyti ir išplatinti remiantis Konvencijos 7 straipsnio 2 dalies a punktu;

1. priima, vadovaudamasis Konvencijos 7 straipsnio 2 dalies a punktu, Konvencijos pakeitimus, kurių tekstas pateikiamas šios Rezoliucijos priede;

2. nustato, vadovaudamasis Konvencijos 7 straipsnio 2 dalies b punktu, kad pakeitimai įsigalioja 2018 m. sausio 1 d., nebent iki 2017 m. spalio 1 d. bent vienas trečdalis Susitariančiųjų Vyriausybių raštu informuoja generalinį sekretorių, kad jos nesutinka su pakeitimais;

3. prašo, vadovaudamasis Konvencijos 7 straipsnio 2 dalies a punktu, generalinį sekretorių perduoti priede pateiktus pakeitimus visoms Susitariančiosioms Vyriausybėms;

4. taip pat prašo generalinį sekretorių informuoti visas Vyriausybes signatares apie minėtų pakeitimų priėmimą ir įsigaliojimą.

PRIEDAS

1965 M. KONVENCIJOS DĖL TARPTAUTINĖS JŪRŲ LAIVYBOS SĄLYGŲ LENGVINIMO PRIEDO PAKEITIMAI

1 skyrius

Apibrėžtys ir bendrosios nuostatos

A. Apibrėžtys

Šio priedo nuostatose vartojamoms sąvokoms priskiriamos tokios reikšmės:

Atvykimo laikas – laikas, kai laivas pirmą kartą atvyksta į uostą, prisišvartuoja prie krantinės, išmeta inkarą arba prisišvartuoja uosto prieplaukoje inkaravietėje.

Dokumentas – informacija, kurioje duomenys pateikiami elektroninėmis arba neelektroninėmis priemonėmis.

Iforminimas – muitinės ir (arba) kitų formalumų atlikimas, būtinas:

a) siekiant leisti įvežti prekes vidaus vartojimui, jas išvežti ar taikyti joms kitą muitinės procedūrą (vadinamąjį muitinį įforminimą);

b) leisti asmenims atvykti į valstybės teritoriją, arba

c) leisti laivui įplaukti į valstybės teritorijoje esantį uostą arba iš jo išplaukti.

Igulos asmeniniai daiktai – drabužiai, kasdienio naudojimo reikmenys ir kiti daiktai, tarp kurių gali būti įgulai priklausanti ir laivu vežama valiuta.

Igulos narys – bet kuris asmuo, pasamdytas atlikti su laivo eksploatavimu ar priežiūra susijusias pareigas reiso metu ir įtrauktas į įgulos sąrašą.

ISPS kodeksas – Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas (ISPS kodeksas), 2002 m. gruodžio 12 d. priimtas 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) Susitariančiųjų Vyriausybių konferencijos Rezoliucija Nr. 2, kurią Organizacija gali iš dalies keisti.

Išleidimas – muitinės procedūra, kuria leidžiama prekes, kurių įforminimas atliekamas, perduoti disponuoti atitinkamiems asmenims.

Išleidimas į krantą – leidimas įgulos nariui būti krante laivui stovint uoste laikantis tokių buvimo krante geografinių ar laiko apribojimų, kuriuos nustato (ir jeigu juos nustato) valdžios institucijos.

Kapitonas – asmuo, kuris vadovauja laivui.

Keleivis, bandomas vežti be bilieto – laive ar krovinyje, kuris vėliau pakraunamas į laivą, be laivo savininko ar kapitono arba kurio kito atsakingo asmens sutikimo paslėptas asmuo, kuris aptinkamas laive, iki laivas išplaukia iš uosto.

Keleivis be bilieto – laive ar krovinyje, kuris vėliau pakraunamas į laivą, be laivo savininko ar kapitono arba kurio kito atsakingo asmens sutikimo paslėptas asmuo, kuris aptinkamas laive laivui išplaukus iš uosto ar krovinyje jį iškraunant atplaukimo uoste ir apie kurį kapitonas praneša atitinkamoms institucijoms kaip apie keleivį be bilieto.

Keleivių bagažas – nuosavybė, galinti apimti ir valiutą, kuri vežama tuo pačiu laivu kaip ir keleivis, tiek turima su savimi, tiek ne, jei ji vežama ne pagal prekių vežimo sutartį ar kitą panašų susitarimą.

Krovinio siuntėjas – asmuo, kuris konosamente ar važtaraštyje nurodytas kaip krovinio

siuntėjas ir (arba) kuris sudaro vežimo sutartį (arba kurio vardu ar dėl kurio interesų buvo sudaryta vežimo sutartis) su vežėju. Krovinio siuntėjas taip pat žinomas kaip siuntėjas.

Krovinio vežimo priemonė (angl. CTU) – krovinių konteineris, nuimamasis kėbulas, transporto priemonė, geležinkelio vagonas ar bet kuri kita panaši priemonė.

Kroviny – bet kokie laivu vežami dirbiniai, gaminiai, prekės ir visų rūšių daiktai, išskyrus pašta, laivo atsargas, laivo atsargines dalis, laivo įrangą, krovinio vežimo priemones, vežamas ne pagal su krovinio siuntėju sudarytą vežimo sutartį, įgulos asmeninius daiktus ir keleivių bagažą.

Krovinių konteineris – patvarus ir todėl pakankamai tvirtas, kad tikėtų daugkartiniam naudojimui transportavimo įrenginys, kuris specialiai sukonstruotas taip, kad krovinius būtų lengviau vežti vienos ar kelių rūšių transportu be tarpinio perkrovimo, ir sukonstruotas taip, kad būtų saugus ir (arba) lengvai naudojamas, ir dėl to turi jungtis, ir patvirtintas pagal iš dalies pakeistą 1972 m. Tarptautinę konvenciją dėl saugių konteinerių (angl. CSC). Sąvoka „krovinių konteineris“ neapima nei transporto priemonės, nei pakuotės, tačiau apima ant važiuoklės vežamą krovinių konteinerį.

Kruizinis laivas – tarptautiniu reisų plaukiantis laivas, kuris veža grupinėje programoje dalyvaujančius ir laive gyvenančius keleivius, plaukdamas iš anksto numatyto turistiniu maršrutu laikinai užsuka į vieną arba daugiau skirtingų uostų ir reiso metu paprastai:

- a) neišlaipina ir neišlaipina jokių kitų keleivių;
- b) neįkrauna ir neiškrauna jokio krovinio.

Laikinas priėmimas – muitinės procedūra, kuria remiantis tam tikros prekės gali būti įvežtos į muitinės teritoriją, visiškai ar iš dalies sąlyginai netaikant joms importo mokesčių ir muitų, taip pat ekonominio pobūdžio importo draudimų ar apribojimų; tokios prekės turi būti įvežamos konkrečiu tikslu, turi būti skirtos reeksportui per tam tikrą laiką ir neturi būti niekaip pakitusios, išskyrus įprastą su jų naudojimu susijusį nusidėvėjimą.

Laivo agentas – asmuo, atstovaujantis laivo savininkui ir (arba) frachtuotojui (įgaliotojui) uoste. Jeigu taip nurodyta, agentas yra atsakingas įgaliotojui už susitarimą su uostu dėl prisišvartavimo, visų atitinkamų uosto ir su aptarnavimu susijusių paslaugų teikimą, kapitono ir įgulos reikalavimų vykdymą, laivo įforminimą uosto ir kitose institucijose (įskaitant atitinkamų dokumentų parengimą ir pateikimą), taip pat krovinio atidavimą ar priėmimą įgaliotojo vardu.

Laivo atsarginės dalys – laivo, kuris jas veža, remontui arba atsargai skirtos detalės.

Laivo atsargos – prekės, kurios naudojamos laive, įskaitant vartojimo prekes, keleiviams ir įgulai parduodamas prekes, kurą ir tepalus, bet išskyrus laivo įrangą ir laivo atsargines dalis.

Laivo dokumentai – pažymėjimai ir kiti dokumentai, kuriuos privalo pateikti laivo kapitonas prireikus įrodyti, kad laivas atitinka tarptautinių ar nacionalinių taisyklių reikalavimus.

Laivo įranga – kiti nei laivo atsarginės dalys laive esantys vėlesniam naudojimui skirti daiktai, kurie yra kilnojamojo, bet ne vartojamojo pobūdžio, įskaitant tokius priklausinius kaip gelbėjimo valtys, gelbėjimo įrangą, baldai, laivo aparatūros (rampos) ir panašūs daiktai.

Laivo savininkas – subjektas, kuriam priklauso laivas arba kuris jį eksploatuoja – tiek fizinis asmuo, tiek bendrovė ar kitas juridinis asmuo – ir bet kuris asmuo, išskyrus laivo agentą, veikiantį savininko ar valdytojo vardu.

Manifestas – dokumentas, kuriame glaustai pateikiami įvairūs duomenys iš konosamentų ir kitų prekėms vežti laivuose išduotų vežimo dokumentų.

Numatomas atvykimo laikas (angl. ETA) – numatomas laivo atvykimo į uostui paslaugas teikiančią locmanų stotį laikas ar numatomas laivo įplaukimo į konkrečią uosto teritorijos vietą, kurioje galioja uosto taisyklės, laikas.

Pašto siuntos – korespondencija ir kiti objektai, kurie pašto administracijoms patikėti

vežti laivu ir kuriuos reikia pristatyti pašto administracijoms laivo įplaukimo uostuose.

Saugumo priemonės – vadovaujantis tarptautiniais susitarimais parengtos ir įgyvendintos priemonės saugumui laivuose, uostų teritorijose, įrenginiuose (terminaluose) ir tarptautine tiekimo grandine judančių prekių saugumui padidinti, siekiant nustatyti neteisėtus veiksmus ir jų išvengti.

Tranzitinis keleivis – keleivis, kuris atvyksta laivu iš užsienio šalies ketindamas tęsti kelionę laivu arba kitokia transporto priemone į užsienio šalį.

Uostas – bet kuris uostas, terminalas, jūrinis terminalas, laivų ir remonto aikštelė ar reidas, kuriuose paprastai pakraunami, iškraunami, remontuojami ir inkaruojami laivai, ar bet kuri kita vieta, į kurią laivas gali įplaukti.

Valdžios institucijos – valstybės įstaigos ar pareigūnai, atsakingi už tos valstybės įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su bet kuriuo šiame priede išdėstytų normų ir rekomenduojamos praktikos aspektu, taikymą ir įgyvendinimą.

Vežimo dokumentas – vežimo sutartį tarp laivo savininko ir krovinio siuntėjo patvirtinantis dokumentas, pavyzdžiui, jūrų važtaraštis, konosamentas ar įvairiarūšio vežimo dokumentas.

Vieno langelio sistema – priemonė, kuri leidžia pateikti Konvencijoje numatytą standartizuotą informaciją naudojantis viena bendra prieiga.

B. Bendrosios nuostatos

Remiantis Konvencijos V straipsnio 2 punktu, šio priedo nuostatos netrukdo valdžios institucijoms imtis tokių deramų priemonių, įskaitant papildomos informacijos reikalavimą, kurios gali būti būtinos įtariant apgaulę arba susidūrus su ypatingomis, didelį pavojų viešajai tvarkai (*ordre public*), visuomenės saugumui ar sveikatai keliančiomis problemomis, pavyzdžiui, neteisėtais prieš jūrų laivybos saugumą nukreiptais veiksmais ir neteisėta prekyba narkotikais ir psichotropinėmis medžiagomis, arba siekiant, kad neprasiskverbtų ar neplistų žala gyvūnams arba augalams darančios ligos ar kenkėjai.

1.1. **Norma.** Valdžios institucijos visada reikalauja teikti tik esminę informaciją ir kuo labiau sumažina informacijos vienetų skaičių.

1.1.1. *Nenaudojama.*

1.2. **Rekomenduojama praktika.** Neatsižvelgiant į tai, kad tam tikrais tikslais šiame priede gali būti atskirai nurodyti dokumentai ir nustatytas reikalavimas juos turėti, valdžios institucijos, atsižvelgdamos į tų, kurie privalo pildyti tokius dokumentus, interesus, taip pat į tokių dokumentų naudojimo tikslus, turėtų pasirūpinti, kad bet kurie du ar daugiau tokių dokumentų, kuriuos turi pateikti tas pats subjektas, būtų jungiami į vieną visada, kai tai įmanoma ir duoda apčiuopiamą palengvinimą.

1.3. **Rekomenduojama praktika.** Susitariančiųjų Vyriausybių taikomos saugumo ar prekybos narkotikais prevencijos priemonės ir procedūros turėtų būti veiksmingos. Tokias priemones ir procedūras (pavyzdžiui, rizikos valdymą ir kryžminį informacijos patikrinimą) reikėtų įgyvendinti taip, kad kiltų kuo mažiau trukdžių ir būtų išvengta nereikalingos laivų ir asmenų ar su vežama nuosavybe susijusios gaišaties.

C. Elektroninių informacijos mainų sistemos

1.3**bis.** **Norma.** Valdžios institucijos imasi visų priemonių, kurios būtinos siekiant iki 2019 m. balandžio 8 d. įdiegti elektroninių informacijos mainų sistemas.

1.3**ter.** **Norma.** Valdžios institucijos, diegdamos elektroninių informacijos mainų sistemas, kad galėtų palengvinti įforminimo procesus, suteikia laivų savininkams ir kitoms suinteresuotoms šalims reikiamą informaciją apie sistemoms taikomus reikalavimus ir nustato pakankamos trukmės pereinamąjį laikotarpį, kol sistemų naudojimas tampa privalomas. Nuo

tokių sistemų įdiegimo datos nustatomas ne trumpesnis nei 12 mėnesių pereinamasis laikotarpis, kuriam pasibaigus sistemomis naudotis tampa privaloma.

1.3quart. Rekomenduojama praktika. Pereinamuoju laikotarpiu valdžios institucijos turėtų leisti teikti įforminimo procedūroms būtiną informaciją tiek elektronine, tiek popierine forma.

1.3quin. Rekomenduojama praktika. Susitariančiosios Vyriausybės turėtų raginti valdžios institucijas nustatyti priemones, kurios leistų išvengiant dubliavimosi pateikti visą valdžios institucijoms būtiną su laivų, asmenų ir krovinių atplaukimu, stovėjimu ir išplaukimu susijusią informaciją naudojantis vieno langelio sistema.

Taip pat reikėtų apsvarstyti galimybę naudotis minėta vieno langelio sistema kaip priemone, kuri leistų valdžios institucijoms perduoti sprendimus ir kitą šioje Konvencijoje nurodytą informaciją.

1.4. Nenaudojama.

1.5. Nenaudojama.

1.6. Norma. Valdžios institucijos, diegdamos įforminimo procedūroms atlikti naudojamas elektroninių informacijos mainų sistemas, iš laivų savininkų ir kitų suinteresuotų šalių reikalauja tik tokios informacijos, kuri būtina pagal FAL konvenciją.

1.6bis. Norma. Diegdamos elektroninių informacijos mainų sistemas, kurias valdžios institucijos reikalauja taikyti laivo, asmenų ir krovinių atplaukimo, stovėjimo ir išplaukimo atveju siekiant palengvinti įforminimo procedūras, Susitariančiosios Vyriausybės ragina valdžios institucijas ir kitas suinteresuotas šalis (laivų savininkus, krovo įmones, jūrų uostus ir (arba) krovinių vežimo agentus ir kt.) keistis duomenimis laikantis atitinkamų JT standartų, įskaitant JT keitimosi elektroniniais duomenimis administravimo, prekybos ir transporto tikslais (angl. UN/EDIFACT) standartus, ar kitų standartų, dėl kurių susitariama tarptautiniu lygiu, pavyzdžiui, XML standarto.

1.6ter. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, diegdamos naujus elektroninių pranešimų formatus, turėtų ir toliau leisti naudoti esamus elektroninių pranešimų formatus, sutarus su suinteresuotomis šalimis.

1.7. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, planuodamos, diegdamos ar keisdamos įforminimo procedūroms atlikti naudojamas elektroninių informacijos mainų sistemas, turėtų stengtis:

- a) nuo pat pradžių suteikti visoms suinteresuotoms šalims galimybę konsultuotis;
- b) įvertinti esamas procedūras ir panaikinti tas, kurios nebūtinos;
- c) nustatyti, kurias procedūras reikia kompiuterizuoti;
- d) kuo labiau laikytis Jungtinių Tautų (JT) rekomendacijų, Pasaulio muitinių organizacijos (PMO) informacinių paketų ir atitinkamų ISO standartų;
- e) pritaikyti šias sistemas daugiarūšėms paraiškoms;
- f) imtis deramų veiksmų, kad šių sistemų įdiegimo kaina naudotojams ir kitoms privačioms šalims būtų kuo mažesnė; ir
- g) skirti dėmesio siekiui užtikrinti suderinamumą su kitomis atitinkamomis informacinėmis sistemomis.

1.7.1. Rekomenduojama praktika. Susitariančiosios Vyriausybės turėtų skatinti valdžios institucijas ir kitas suinteresuotas šalis bendradarbiauti ar tiesiogiai dalyvauti plėtojant elektronines sistemas pagal tarptautiniu lygiu suderintus standartus, siekiant suaktyvinti su laivų, asmenų ir krovinių atplaukimu, stovėjimu ir išplaukimu susijusios informacijos mainus ir užtikrinti valdžios institucijų ir kitų suinteresuotų šalių sistemų tarpusavio sąveiką.

1.8. *Nenaudojama.*

1.8.1. *Nenaudojama.*

D. Neteisėta prekyba narkotikais

1.9. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų siekti sudaryti bendradarbiavimo susitarimus su laivų savininkais ir kitomis suinteresuotomis šalimis, norėdamos pagerinti savo gebėjimą kovoti su neteisėtu narkotikų vežimu ir kartu labiau lengvindamos jūrų laivybos sąlygas. Tokie susitarimai galėtų būti grindžiami Pasaulio muitinių organizacijos susitarimo memorandumais ir susijusiomis gairėmis.

1.10. **Norma.** Kai remiantis bendradarbiavimo susitarimų nuostatomis valdžios institucijoms, laivų savininkams ir kitoms suinteresuotoms šalims suteikiama galimybė susipažinti su neskelbtina komercine ir kita informacija, su šia informacija elgiamasi kaip su slapta.

E. Kontrolės priemonės

1.11. **Norma.** Valdžios institucijos užtikrina rizikos valdymą siekdamos pagerinti savo pasienio kontrolės procedūras, susijusias su:

- krovinių išleidimu / įforminimu;
- saugumo reikalavimais; ir
- gebėjimu kovoti su kontrabanda,

ir taip sudaryti palankesnes sąlygas teisėtam asmenų judėjimui ir prekių apyvartai.

2 skyrius

Laivo atplaukimas, stovėjimas ir išplaukimas

Šiame skyriuje pateikiamos nuostatos dėl formalumų, kurių valdžios institucijos reikalauja iš laivų savininkų, kai laivas atplaukia, stovi ir išplaukia. Šios nuostatos neturi būti suprantamos kaip kliūtis atitinkamoms valdžios institucijoms reikalauti, kad pažymėjimai ir kiti laive turimi, su jo registracija, matmenimis, sauga, įgulos komplektavimu ir kitais atitinkamais reikalavimais susiję dokumentai būtų pateikti patikrinti.

A. Bendrosios nuostatos

2.1. **Norma.** Iš atplaukiančių arba išplaukiančių laivų, kuriems taikoma ši Konvencija, valdžios institucijos nereikalauja pateikti jokių dokumentų, kuriuos jos pasiliktu sau, išskyrus tuos, kurie minimi šiame skyriuje.

Tie dokumentai yra tokie:

- Bendroji deklaracija;
- Krovinio deklaracija;
- Laivo atsargų deklaracija;
- Įgulos asmeninių daiktų deklaracija;
- Įgulos sąrašas;
- Keleivių sąrašas;
- Pavojingą krovinio manifestas;
- dokumentas, būtinas paštui vadovaujantis Pasauline pašto konvencija;
- Jūrinė sveikatos deklaracija;
- su saugumu susijusi informacija, būtina pagal SOLAS konvencijos XI-2 skyriaus

9 taisyklės 2.2 punktą;

- muitinės rizikai vertinti skirta išankstinė elektroninė krovinio informacija;
- Išankstinio pranešimo apie atliekų pristatymą į uosto priėmimo įrenginius forma, kai ta forma perduodama Organizacijai.

2.1.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyrtausybės nereikalauja jokių konsulinių formalumų, rinkliavų ar mokesčių teikiant laivų įforminimo dokumentus, įskaitant elektroninį dokumentų pateikimą.

2.1.2. **Norma.** Valdžios institucijos parengia išankstinei atplaukimo ir išplaukimo informacijai pateikti skirtas procedūras, siekdamos palengvinti tokios informacijos, kuri reikalinga kroviniams ir asmenims vėliau pagreitiniai išleisti ir (arba) įforminti, apdorojimą.

2.1.3. **Rekomenduojama praktika.** Nacionalinės teisės aktuose turėtų būti nustatytos išankstinės atplaukimo ir išplaukimo informacijos teikimo sąlygos. Atsižvelgiant į išankstinės atplaukimo informacijos perdavimo laiką, paprastai jis neturėtų būti nustatomas anksčiau iki to momento, kai laivas palieka išplaukimo šalį. Tačiau, be pagrindinės taisyklės, nacionalinės teisės aktuose galėtų būti nustatytos šio principo išimtys, kurios, jei reikia, būtų taikomos, pavyzdžiui, trumpesnės trukmės reisams.

2.1.3bis. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos, reglamentuodamos muitinės rizikai vertinti skirtos išankstinės elektroninės krovinio informacijos teikimą, turėtų atsižvelgti į Pasaulio muitinių organizacijos SAFE standartuose nurodytus terminus.

2.1.4. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos neturėtų reikalauti pateikti atskirai Bendrosios deklaracijos, Krovinio deklaracijos, Įgulos sąrašo, Keleivių sąrašo ir Pavojingą krovinio manifesto, jei šiuose dokumentuose pateikti duomenys yra įtraukti į išankstinę atplaukimo ar išankstinę išplaukimo informaciją arba Laivo manifestą.

2.1.5. **Norma.** Valdžios institucijos pakartotinai naudoja išankstinę atplaukimo ir išplaukimo informaciją per vėlesnes procedūras, kurioms tokie duomenys reikalingi.

B. Dokumentų turinys ir tikslas

2.2. **Norma.** Bendroji deklaracija yra pagrindinis laivui atplaukiant ir išplaukiant būtinas dokumentas, kuriame pateikiama su laivu susijusi valdžios institucijoms būtina informacija.

2.2.1. **Rekomenduojama praktika.** Ta pati Bendrosios deklaracijos forma turėtų būti pripažįstama tiek laivui atplaukiant, tiek išplaukiant.

2.2.2. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad Bendrojoje deklaracijoje būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

- laivo pavadinimas, tipas ir TJO numeris;
- šaukinys;
- laivo vėliavos valstybė;
- reiso numeris;
- duomenys apie registraciją;
- duomenys apie tonažą;
- kapitono vardas ir pavardė;
- laivo agento vardas ir pavardė bei kontaktinė informacija;
- trumpas krovinio apibūdinimas;
- įgulos narių skaičius;
- keleivių skaičius;
- glausta informacija apie reisą;

- atplaukimo / išplaukimo data ir laikas;
- atplaukimo / išplaukimo uostas;
- laivo reikalavimai atliekų ir likučių priėmimo įrenginiams;
- paskutinis / kitas įplaukimo uostas.

2.2.3. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Bendrąją deklaraciją, kai ji datuota ir pasirašyta kapitono, laivo agento ar kurio kito kapitono tinkamai įgalioto asmens arba patvirtinta atitinkamai valdžios institucijai priimtinu būdu.

2.3. **Norma.** Krovinio deklaracija yra pagrindinis atplaukimo ir išplaukimo dokumentas, kuriame pateikiama valdžios institucijoms būtina, su krovinio susijusi informacija. Tačiau taip pat gali būti būtina atskirai pateikti informaciją apie bet kokią pavojingąją krovinį.

2.3.1. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad Krovinio deklaracijoje būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

a) kai laivas atplaukia:

- laivo pavadinimas ir TJO numeris;
- laivo vėliavos valstybė;
- kapitono vardas ir pavardė;
- reiso numeris;
- pakrovimo uostas;
- uostas, kuriame surašomas aktas;
- krovinio konteinerio identifikavimo informacija, jei reikia; žymos ir numeriai; pakuočių skaičius ir rūšis; prekių kiekis ir aprašymas arba, jei yra, Suderintos sistemos (SS) kodas;
- krovinio, kuris turi būti iškrautas tame uoste, vežimo dokumento numeriai;
- uostai, kuriuose bus iškrautas laive liekantis krovinys;
- pradiniai uostai, iš kurių pagal daugiarūšio vežimo dokumentus arba konosamentą vežamos prekės;

b) kai laivas išplaukia:

- laivo pavadinimas ir TJO numeris;
- laivo vėliavos valstybė;
- kapitono vardas ir pavardė;
- reiso numeris;
- iškrovimo uostas;
- informacija apie tame uoste pakrautas prekes: krovinio konteinerio identifikavimo informacija, jei reikia; žymos ir numeriai; pakuočių skaičius ir rūšis; prekių kiekis ir aprašymas arba, jei yra, Suderintos sistemos (SS) kodas;
- tame uoste pakrauto krovinio vežimo dokumento numeriai.

2.3.2. **Norma.** Apie laive liekančią krovinį valdžios institucijos reikalauja pateikti tik būtiniausius esminius informacijos, kurią privalu pateikti, elementus.

2.3.3. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Krovinio deklaraciją, kai ji datuota ir pasirašyta kapitono, vežimo dokumentą išduodančio laivo savininko, laivo agento ar kurio kito kapitono tinkamai įgalioto asmens arba patvirtinta atitinkamai valdžios institucijai priimtinu būdu.

2.3.4. **Norma.** Vietoj Krovinio deklaracijos valdžios institucijos pripažįsta ir laivo manifesto kopiją, jei joje yra bent ta informacija, kuri būtina pagal 2.3.1 rekomenduojamą praktiką ir 2.3.2 normą, ir jei ji pasirašyta ar patvirtinta ir datuota, kaip nurodyta 2.3.3 normoje.

2.3.4.1. **Rekomenduojama praktika.** Kaip alternatyvą 2.3.4 normai valdžios institucijos gali pripažinti vežimo dokumento kopiją, pasirašytą arba patvirtintą pagal 2.3.3 normą, arba patvirtintą kaip autentišką kopiją, jei tai įmanoma dėl krovinio pobūdžio ir kiekio ir jei bet kokia informacija, kuri būtina ir nustatoma pagal 2.3.1 rekomenduojamą praktiką ir 2.3.2 normą ir kurios nėra tokiuose dokumentuose, pateikiama kitur ir yra deramai patvirtinta.

2.3.5. **Norma.** Valdžios institucijos leidžia neįtraukti į Krovinio deklaraciją kapitono su savimi turimų nedeklaruotų siuntų, jei informacija apie šias siuntas pateikiama atskirai.

2.4. **Norma.** Laivo atsargų deklaracija yra pagrindinis atplaukimo ir išplaukimo dokumentas, kuriame pateikiama su laivo atsargomis susijusi valdžios institucijoms būtina informacija.

2.4.1. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Laivo atsargų deklaraciją, kai ji datuota ir pasirašyta kapitono ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto ir turinčio asmeninės informacijos apie su laivo atsargomis susijusius faktus vadovaujančiojo specialisto arba patvirtinta atitinkamai valdžios institucijai priimtinu būdu.

2.5. **Norma.** Įgulos asmeninių daiktų deklaracija yra pagrindinis dokumentas, kuriame pateikiama valdžios institucijoms būtina informacija apie įgulos asmeninius daiktus. Jos nereikalaujama išvykstant.

2.5.1. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Įgulos asmeninių daiktų deklaraciją, kai ji datuota ir pasirašyta kapitono ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto vadovaujančiojo specialisto arba patvirtinta atitinkamai valdžios institucijai priimtinu būdu. Be to, atlikdamos patikrinimą laive valdžios institucijos gali reikalauti, kad kiekvienas įgulos narys pasirašytų deklaraciją arba valdžios institucijoms priimtinu būdu patvirtintų deklaracijoje pateiktą informaciją apie jo (jos) asmeninius daiktus.

2.5.2. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos paprastai turėtų reikalauti informacijos tik apie tuos įgulos asmeninius daiktus, kuriems nebūtų taikomi atleidimai nuo muitų ir mokesčių ar kuriems taikomi draudimai ar apribojimai.

2.6. **Norma.** Įgulos sąrašas yra pagrindinis dokumentas, suteikiantis valdžios institucijoms reikiamą informaciją apie įgulos narių skaičių ir sudėtį laivui atplaukiant ir išplaukiant.

2.6.1. **Norma.** Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad Įgulos sąraše būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

- laivo pavadinimas ir TJO numeris;
- laivo vėliavos valstybė;
- šaukinys;
- reiso numeris;
- pavardė;
- vardai;
- pilietybė;
- rangas arba laipsnis;
- lytis;
- gimimo vieta ir data;
- asmens dokumento rūšis ir numeris;

- asmens dokumentą išdavusi valstybė;
- asmens dokumento galiojimo pabaigos data;
- uostas ir laivo atplaukimo / išplaukimo data;
- paskutinis įplaukimo uostas.

2.6.2. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Įgulos sąrašą, kai jis datuotas ir pasirašytas kapitono ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto vadovaujančiojo specialisto arba patvirtintas atitinkamai valdžios institucijai priimtinu būdu.

2.6.3. *Nenaudojama.*

2.6.4. **Rekomenduojama praktika.** Kai pagal iš anksto numatytą programą plaukiantis laivas atplaukia į tą patį uostą bent vieną kartą per 14 dienų, o įgulos sudėtis yra tik šiek tiek pakitusi, valdžios institucijos paprastai neturėtų reikalauti kiekvieną kartą pateikti naujo pilno Įgulos sąrašo, ir turėtų priimti esamą Įgulos sąrašą su nurodytais pakeitimais.

2.7. **Norma.** Keleivių sąrašas yra pagrindinis valdžios institucijoms būtinas dokumentas, kuriame pateikiama su keleiviais susijusi informacija laivui atplaukiant ir išplaukiant.

2.7.1. *Nenaudojama.*

2.7.2. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad prie Keleivių sąrašų būtų pridėtos keleivių, kurių pavardės yra tuose sąrašuose, įlipimo arba išlipimo kortelės. Tačiau tais atvejais, kai valdžios institucijos susiduria su ypatingomis, didelį pavojų visuomenės sveikatai keliančiomis problemomis, iš tarptautiniu reisų vykstančio asmens gali būti pareikalauta, kad atvykęs jis (ji) raštu nurodytų adresą, kuriuo vyksta.

2.7.3. **Norma.** Valdžios institucijos nereikalauja, kad Keleivių sąraše būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

- laivo pavadinimas ir TJO numeris;
- šaukinys;
- laivo vėliavos valstybė;
- reiso numeris;
- pavardė;
- vardai;
- pilietybė;
- gimimo data;
- gimimo vieta;
- lytis;
- asmens dokumento ar kelionės dokumento rūšis;
- asmens dokumento ar kelionės dokumento serijos numeris;
- asmens dokumentą ar kelionės dokumentą išdavusi valstybė;
- asmens dokumento ar kelionės dokumento galiojimo pabaigos data;
- įlipimo uostas;
- vizos numeris, jeigu reikia;
- išlipimo uostas;
- uostas ir laivo atplaukimo / išplaukimo data;
- ar keleivis vyksta tranzitu ar ne.

2.7.4. Rekomenduojama praktika. Laivų savininkų savo reikmėms sudarytas sąrašas turėtų būti pripažįstamas vietoj Keleivių sąrašo, jei jame yra bent ta informacija, kuri būtina vadovaujantis 2.7.3 norma, ir jei jis datuotas ir pasirašytas arba patvirtintas vadovaujantis 2.7.5 norma.

2.7.5. Norma. Valdžios institucijos pripažįsta Keleivių sąrašą, kai jis datuotas ir pasirašytas kapitono, laivo agento ar kurio kito kapitono tinkamai įgalioto asmens arba patvirtintas atitinkamai valdžios institucijai priimtinu būdu.

2.8. Norma. Pavojingą krovinio manifestas yra pagrindinis dokumentas, suteikiantis valdžios institucijoms būtiną informaciją apie pavojinguosius krovinius.

2.8.1. Norma. Valdžios institucijos nereikalauja, kad Pavojingą krovinio manifeste būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

- laivo pavadinimas;
- TJO numeris;
- šaukinys;
- reiso numeris;
- laivo vėliavos valstybė;
- pakrovimo uostas;
- iškrovimo uostas;
- sukrovimo vieta;
- registracijos numeris;
- žymos ir numeriai;
 - krovinių konteinerio identifikavimo numeris (-iai);
 - transporto priemonės registracijos numeris (-iai);
- JT numeris;
- tinkamas siunčiamo krovinio pavadinimas / (Techninės specifikacijos);
- klasė / (papildomas pavojus (-ai));
- pakavimo grupė;
- papildoma informacija / jūrų teršalas / pliūpsnio temperatūra / ir kt.
- pakuočių skaičius ir rūšis;
- masė (kg) arba talpa (L);
- EmS (Avarinių situacijų likvidavimo schema);
- laivo agentas.

2.9. Norma. Laivui atplaukiant arba išplaukiant valdžios institucijos nereikalauja jokios kitos rašytinės deklaracijos pašto siuntoms, išskyrus nustatytą Pasaulinėje pašto konvencijoje, jei pastaroji iš tikrųjų pateikiama. Jeigu tokio dokumento nėra, pašto objektai (jų skaičius ir svoris) turi būti nurodomi Krovinio deklaracijoje.

2.10. Norma. Jūrinė sveikatos deklaracija yra pagrindinis dokumentas, kuriame pateikiama uosto sveikatos priežiūros institucijoms būtina informacija apie sveikatos būklę laive reiso metu ir atplaukiant į uostą.

C. Reikiami atplaukimo dokumentai

2.11. Norma. Tol, kol taikomas 1.3ter normoje nurodytas pereinamasis laikotarpis, iš atplaukiančio į uostą laivo valdžios institucijos nereikalauja daugiau nei:

- penkių Bendrosios deklaracijos kopijų;
- keturių Krovinio deklaracijos kopijų;
- keturių Laivo atsargų deklaracijos kopijų;
- dviejų Įgulos asmeninių daiktų deklaracijos kopijų;
- keturių Įgulos sąrašo kopijų;
- keturių Keleivių sąrašo kopijų;
- vienos Pavojingą krovinio manifesto kopijos;
- vienos Jūrinės sveikatos deklaracijos kopijos;
- vienos su saugumu susijusios informacijos, kurią būtina pateikti pagal SOLAS konvencijos XI-2 skyriaus 9 taisyklės 2.2 punktą, kopijos;
- vienos Išankstinio pranešimo apie atliekų pristatymą į uosto priėmimo įrenginius formos kopijos, kai ta forma perduodama Organizacijai.

Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, spausdintų kopijų teikti nebereikia, išskyrus *force majeure* atvejį, kai neįmanoma naudotis elektroninėmis perdavimo priemonėmis.

D. Reikiami išplaukimo dokumentai

2.12. **Norma.** Tol, kol taikomas 1.3^{ter} normoje nurodytas pereinamasis laikotarpis, iš laivo, kuris išplaukia iš uosto, valdžios institucijos nereikalauja daugiau nei:

- penkių Bendrosios deklaracijos kopijų;
- keturių Krovinio deklaracijos kopijų;
- trijų Laivo atsargų deklaracijos kopijų;
- dviejų Įgulos sąrašo kopijų;
- dviejų Keleivių sąrašo kopijų;
- vienos Pavojingą krovinio manifesto kopijos.

Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, spausdintų kopijų teikti nebereikia, išskyrus *force majeure* atvejį, kai neįmanoma naudotis elektroninėmis perdavimo priemonėmis.

2.12.1. **Norma.** Iš uosto išplaukiantis laivas neprivalo pateikti naujos Krovinio deklaracijos krovininui, kuris buvo deklaruotas atplaukiant į tą uostą ir liko laive.

2.12.2. **Rekomenduojama praktika.** Iš uosto išplaukiančiam laivui neturėtų būti taikomas reikalavimas pateikti atskirą Laivo atsargų deklaraciją atsargoms, kurios buvo deklaruotos atplaukiant, taip pat toms atsargoms, kurios buvo atplukdytos į uostą ir nurodytos tame uoste minėtu tikslu pateiktame kitame muitinės dokumente.

2.12.3. **Norma.** Kai valdžios institucijoms reikia informacijos apie laivo įgulą jam išplaukiant iš uosto, laivui išplaukiant iš uosto pripažįstama viena iš Įgulos sąrašo kopijų, kuri buvo pateikta atplaukiant į uostą, jei ją dar kartą pasirašo kapitonas ar jo (jos) tinkamai įgaliotas vadovaujančiojo specialisto ir joje parašu arba kitu atitinkamai valdžios institucijai tinkamu būdu patvirtinti bet kokie įgulos narių skaičiaus ar sudėties pokyčiai laivo išplaukimo momentu arba tai, kad laivui stovint uoste tokių pokyčių neįvyko.

2.13. Nenaudojama.

E. Atplaukimas į du ar daugiau iš eilės tos pačios valstybės uostų

2.14. **Norma.** Atsižvelgiant į laivui atplaukus į pirmąjį įplaukimo uostą valstybės teritorijoje atliekamas procedūras, laivų savininkai privalo tik vieną kartą pateikti reikiamą informaciją valstybės valdžios institucijoms. Bet kuriame vėlesniame tos šalies įplaukimo uoste, jei laivas į jį atvyksta neužplaukęs į joki kitos šalies uostą, valdžios institucijos turėtų reikalauti

kuo mažiau formalumų ir dokumentų.

F. Dokumentų pildymas

2.15. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų, jei tik gali, pripažinti šiame priede nurodytus dokumentus, išskyrus su 3.7 norma susijusius dokumentus, neatsižvelgiant į kalbą, kuria pateikiama reikiama informacija, jei jos gali pareikalausti vertimo raštu arba žodžiu į vieną iš oficialių jų šalies arba Organizacijos kalbų, jei, jų manymu, tai būtina.

2.16. Norma. Jeigu valdžios institucijos reikalauja pateikti dokumentus popierine forma, jos pripažįsta dokumentus, pateiktus bet koku įskaitomu ir suprantamu būdu, įskaitant ranka rašalu ar neištrinamu pieštuku rašytus dokumentus ar dokumentus, parengtus naudojant informacines technologijas.

2.16.1. Norma. Valdžios institucijos pripažįsta parašą, kai toks reikalingas, pasirašytą ranka, jo faksimilę, perforuotą, atspausť, parašytą simboliais ar padarytą bet kokiomis kitomis mechaninėmis arba elektroninėmis priemonėmis, jei tai neprieštaruoja nacionaliniams įstatymams. Informacija, kuri perduodama ne popierine forma, patvirtinama atitinkamai valdžios institucijai priimtiniu būdu, kuris palengvina suinteresuotų šalių informacijos elektroninį perdavimą, nesvarbų, kokia jų gyvenamoji vieta.

2.17. Norma. Šalies, kurioje yra bet kuris numatomas atplaukimo, iškrovimo ar tranzito uostas, valdžios institucijos nereikalauja, kad kokie nors jos atstovai užsienyje įteisintų, tvirtintų, autentifikuotų ar iš anksto prašytų pateikti kokį nors šiame skyriuje minimą su laivu, jo kroviniu, atsargomis, keleiviais ar įgula susijusį dokumentą. Tačiau tai nelaikoma kliūtimi reikalauti, kad vizos išdavimo ar panašiu tikslu būtų pateiktas keleivio arba įgulos nario pasas ar kitas asmens dokumentas.

G. Klaidos dokumentuose, jų pakeitimai ir nuobaudos už klaidas

2.18. Norma. Valdžios institucijos, negaišindamos laivo, leidžia ištaisyti klaidas šiame priede nustatytuose dokumentuose, kurios, jų manymu, nėra tyčinės, rimtos, atsiradusios dėl pakartotinio aplaidumo ir padarytos siekiant pažeisti įstatymus ar kitus teisės aktus, jei tos klaidos randamos tada, kai dokumentas dar nėra visiškai patikrintas ir klaidas galima ištaisyti nedelsiant.

2.19. Norma. Jei remiantis šio priedo 1 priedėliu perduotuose laivo savininko ar kapitono arba jų vardu pasirašytuose ar kitaip patvirtintuose duomenyse randama klaidų, valdžios institucijos neskiria jokių nuobaudų, prieš tai nesuteikusios galimybės įrodyti, kad tos klaidos nebuvo tyčinės, rimtos, atsiradusios dėl pakartotinio aplaidumo ir padarytos siekiant pažeisti uosto valstybės įstatymus ar kitus teisės aktus.

2.19bis. Norma. Valdžios institucijos leidžia pakeisti informaciją, kuri jau buvo pateikta pagal galiojančius įstatymus ir kitus teisės aktus.

H. Specialios priemonės, kuriomis palengvinamos sąlygos laivams įplaukti į uostus norint iškelti į krantą sergančius ar sužeistus įgulos narius, keleivius, jūroje išgelbėtus asmenis arba kitus asmenis, kuriems reikalinga skubi medicinos pagalba

2.20. Norma. Valdžios institucijos stengiasi bendradarbiauti su laivų savininkais siekdamos užtikrinti, kad laivams ketinant įplaukti į uostus vien tik tam, kad iškeltų į krantą sergančius ar sužeistus įgulos narius, keleivius, jūroje išgelbėtus asmenis ar kitus asmenis, kuriems reikalinga skubi medicinos pagalba, kapitonas kuo anksčiau informuotų valdžios institucijas apie tokį savo ketinimą ir suteiktų kuo išsamesnę informaciją apie ligą ar sužeidimą ir tų asmenų tapatybę.

2.21. Norma. Iki laivas atplaukia, valdžios institucijos greičiausiais turimais kanalais informuoja kapitoną apie dokumentus ir procedūras, būtinus norint skubiai iškelti į krantą sergančius ar sužeistus asmenis ir įforminti laivą jo nesugaišinant.

2.22. Norma. Laivams, įplaukiantiems į uostus tokiu tikslu ir ketinantiems tuoju pat iš

jų išplaukti, valdžios institucijos suteikia pirmenybę prisišvartuoti, jei sergančio asmens būklė arba sąlygos jūroje neleidžia saugiai išsilaipinti privažiavimo keliuose arba uosto prieigose.

2.23. **Norma.** Laivams, įplaukiantiems į uostus tokiu tikslu ir ketinantiems tuojau pat iš jų išplaukti, valdžios institucijos netaiko reikalavimo pateikti 2.1 normoje išvardytus dokumentus, išskyrus Jūrinę sveikatos deklaraciją ir Bendrąją deklaraciją, jei be pastarosios neįmanoma apsieiti. Tokiais atvejais valdžios institucijos netaiko dokumentams pateikti nustatytų terminų.

2.24. **Norma.** Tais atvejais, kai valdžios institucijos reikalauja Bendrosios deklaracijos, šiame dokumente pateikiama ne daugiau informacijos, nei nurodyta 2.2.2 rekomenduojamoje praktikoje, o kai įmanoma – mažiau.

2.25. **Norma.** Tais atvejais, kai valdžios institucijos taiko su laivo atplaukimu susijusias kontrolės priemones prieš sergančių ar sužeistų asmenų iškėlimą į krantą, pirmiausia teikiama skubi medicinos pagalba ir taikomos visuomenės sveikatos apsaugos priemonės, o tik po to minėtos kontrolės priemonės.

2.26. **Norma.** Tais atvejais, kai būtinos garantijos arba įsipareigojimai dėl minėtų asmenų gydymo arba vėlesnio išsiuntimo ar jų grįžimo į tėvynę išlaidų, skubi medicinos pagalba suteikiama nelaukiant, kol tos garantijos arba įsipareigojimai bus gauti.

2.27. **Norma.** Skubiai medicinos pagalbai ir visuomenės sveikatos apsaugos priemonėms teikiama pirmenybė prieš bet kokiais kontrolės priemones, kurių valdžios institucijos gali imtis į krantą keliamų sergančių ar sužeistų asmenų atžvilgiu.

3 skyrius

Asmenų atvykimas ir išvykimas

Šiame skyriuje pateikiamos nuostatos dėl formalumų, kurių, kai laivas atplaukia ar išplaukia, valdžios institucijos reikalauja iš įgulos ir keleivių.

A. Atvykimo ir išvykimo reikalavimai ir procedūros

3.1. **Norma.** Galiojantis pasas yra pagrindinis dokumentas, kuriame pateikiama valdžios institucijoms reikalinga informacija apie pavienį keleivį, laivui atplaukiant ir išplaukiant.

3.1.1. **Rekomenduojama praktika.** Susitariančiosios Vyriausybės, jei įmanoma, turėtų susitarti pripažinti pasą atstojančius oficialius asmens dokumentus, sudarydamos dvišalius arba daugiašalius susitarimus.

3.2. **Norma.** Valdžios institucijos pasirūpina, kad laivo keleivių pasai arba vietoj jų pripažįstami oficialūs asmens dokumentai būtų imigracijos tarnybų tikrinami tik vieną kartą atvykstant ir vieną kartą išvykstant. Be to, gali būti reikalaujama pateikti tuos pasus arba oficialius asmens dokumentus patikrinti arba tapatybei nustatyti atliekant muitinės ir kitus formalumus laivo atplaukimo ir išplaukimo metu.

3.3. **Norma.** Asmenims pateikus pasus ar vietoj jų pripažįstamus oficialius asmens dokumentus, valdžios institucijos juos patikrina ir nedelsdamos grąžina, užuot pasilikusios juos papildomai kontrolei, nebent kiltų kokių nors kliūčių keleivį įleidžiant į teritoriją.

3.3.1. **Norma.** Kiekviena Susitariančioji Vyriausybė užtikrina, kad valdžios institucijos konfiskuotų apgaulingus, padirbtus arba suklastotus neįleistinų asmenų kelionės dokumentus. Tokie dokumentai išimami iš apyvartos ir, kai įmanoma, gražinami atitinkamoms institucijoms. Dokumentą iš apyvartos išimanti valstybė vietoj konfiskuoto dokumento išduoda lydraštį, prie kurio pridedama atimtų suklastotų kelionės dokumentų fotokopija, jei ji yra, ir bet kokia kita svarbi informacija. Lydraštis ir jo priedas atiduodami už neįleistino asmens išsiuntimą atsakingam pareigūnui. Tokie dokumentai suteiks informacijos valdžios institucijoms tranzito ir (arba) pradiniam įlipimo uoste.

3.3.2. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės priima patikrinti asmenį, kuris grąžinamas iš išlipimo vietos pripažinus jį (ją) neįleistinu (-a), jei tas asmuo įlipo į laivą jų teritorijoje. Susitariančiosios Vyriausybės negrąžina tokio asmens į šalį, kurioje jis (ji) anksčiau buvo pripažintas (-a) neįleistinu (-a).

3.3.3. Norma. Prieš priimant keleivius ir įgulą patikrinti, ar juos galima įleisti į valstybę, laivo savininkas lieka atsakingas už jų globą ir priežiūrą.

3.3.4. Rekomenduojama praktika. Priėmus keleivius ir įgulą patikrinti, nesvarbu, ar šis patikrinimas sąlyginis ar nesąlyginis, ir jei minėtus asmenis fiziškai kontroliuoja valdžios institucijos, valdžios institucijos turėtų atsakyti už jų globą ir priežiūrą, kol jie bus pripažinti įleistiniais ar bus nustatyta, kad jie neįleistini.

3.3.5. Norma. Laivo savininko prievolė išvežti bet kurį asmenį iš valstybės teritorijos nustoja galioti nuo to momento, kai toks asmuo neabejotinai įleidžiamas į tą valstybę.

3.3.6. Norma. Kai nustatoma, kad asmuo neįleistinas, valdžios institucijos, be pagrindo nedelsdamos, praneša apie tai laivo savininkui ir tariasi su laivo savininku dėl jo (jos) išsiuntimo veiksmų. Laivo savininkas atsako už neįleistino asmens pragyvenimo ir išsiuntimo išlaidas ir, kai asmuo grąžinamas laivo savininko globai, laivo savininkas atsako už skubų jo (jos) išsiuntimą į:

- įlipimo į laivą šalį ar
- bet kurią kitą vietą, į kurią asmuo gali būti priimtas.

3.3.7. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės ir laivų savininkai bendradarbiauja, kai įmanoma, siekdami nustatyti pasų ir vizų galiojimą bei autentiškumą.

3.4. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti iš įlipančių ar išlipančių keleivių ar jų vardu veikiančių laivų savininkų kokios nors kitos, ne nurodytiems šiame priede dokumentams užpildyti būtinos, rašytinės informacijos, kuri papildytų ar atkartotų jų pasuose ar oficialiuose asmens dokumentuose jau pateiktą informaciją.

3.5. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, kurios reikalauja iš įlipančių ar išlipančių keleivių kitos, ne nurodytiems šiame priede dokumentams užpildyti būtinos, rašytinės papildomos informacijos, turėtų apriboti tolesnio keleivių tapatybės nustatymo reikalavimus 3.6 rekomenduojamoje praktikoje nustatytais reikalavimais (įlipimo / išlipimo kortelės). Valdžios institucijos turėtų priimti įlipimo / išlipimo kortelę, kai ją užpildo keleivis, ir neturėtų reikalauti, kad ją užpildytų ar patikrintų laivo savininkas. Kortelėje leidžiamas įskaitomas ranka rašytas tekstas, išskyrus tuos atvejus, kai formoje prašoma rašyti didžiosiomis raidėmis. Kiekvienas keleivis turėtų pateikti tik vieną įlipimo / išlipimo kortelės egzempliorių, prie kurio gali būti pridėtos viena ar daugiau tuo pat metu per kalkinį popierių padarytų kopijų.

3.6. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad įlipimo / išlipimo kortelėje būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

- pavardė;
- vardai;
- pilietybė;
- paso ar kito oficialaus asmens dokumento numeris ir galiojimo pabaigos data;
- gimimo data;
- gimimo vieta;
- profesija;
- įlipimo / išlipimo uostas;
- lytis;

- kelionės tikslo adresas;
- parašas.

3.7. **Norma.** Tais atvejais, kai iš laive esančių asmenų reikalaujama įrodymų, jog jie apsisaugoję nuo geltonojo drugio, valdžios institucijos pripažįsta Tarptautinį skiepijimo arba pakartotinio skiepijimo pažymėjimą Tarptautinėse sveikatos priežiūros taisyklėse nustatyta forma.

3.8. **Rekomenduojama praktika.** Atliekant laive esančių ar išlipančių asmenų sveikatos patikrinimą paprastai turėtų būti apsiribojama tais asmenimis, kurie atvyksta iš ligomis, kuriomis sergant skirtinas karantinas ir kurių inkubacinis laikotarpis dar nesibaigęs (kaip nurodyta Tarptautinėse sveikatos priežiūros taisyklėse), užkrėstos vietovės. Tačiau, vadovaujantis Tarptautinėmis sveikatos priežiūros taisyklėmis, gali prireikti papildomo sveikatos patikrinimo.

3.9. **Rekomenduojama praktika.** Atvykstančių keleivių bagažo muitinės tikrinimą valdžios institucijos paprastai turėtų atlikti pagal atranką arba pasirinktinai. Kiek įmanoma, reikėtų apsieiti be rašytinių keleivių bagažo deklaracijų.

3.9.1. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų, kai įmanoma, atsisakyti išvykstančių keleivių bagažo tikrinimo, deramai įvertinusios galimą būtinybę imtis atitinkamų saugumo priemonių, pageidautina, naudodamosi automatinėmis patikrinimo palengvinimo priemonėmis.

3.9.2. **Rekomenduojama praktika.** Tais atvejais, kai išvykstančių keleivių bagažo tikrinimo visiškai atsisakyti negalima, toks tikrinimas turėtų būti atliekamas pagal atranką arba pasirinktinai.

3.10. **Norma.** Pagal atitinkamų TDO konvencijų nuostatas išduotas pasas arba asmens dokumentas arba kitas galiojantis ir tinkamai pripažintas jūrininko asmens dokumentas yra pagrindinis dokumentas, kuriame pateikiama valdžios institucijoms būtina informacija apie pavienį įgulos narį, kai laivas atplaukia ar išplaukia.

3.10.1. **Norma.** Valdžios institucijos nereikalauja, kad jūrininko asmens dokumente būtų pateikiama daugiau nei ši informacija:

- pavardė;
- vardai;
- lytis;
- gimimo vieta ir data;
- pilietybė;
- fiziniai bruožai;
- nuotrauka (patvirtinta);
- parašas;
- galiojimo pabaigos data (jei yra);
- dokumentą išdavusi valdžios institucija.

3.10.2. **Norma.** Kai jūrininkui reikia atvykti į šalį arba išvykti iš jos kaip keleiviui bet kokia transporto priemone, turint tikslą:

a) grįžti į savo laivą arba persikelti į kitą laivą;

b) vykti tranzitu, norint grįžti į savo laivą kitoje šalyje arba grįžti į tėvynę, arba turint kokią kitą tos šalies institucijų patvirtintą tikslą,

valdžios institucijos vietoj asmens paso pripažįsta galiojantį jūrininko asmens dokumentą, jei šis dokumentas garantuoja, kad jo turėtojas bus įleistas į dokumentą išdavusią šalį.

3.10.3. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos paprastai neturėtų reikalauti, kad įgulos nariai pateiktų individualius asmens dokumentus arba suteiktų jūrininko asmens dokumentą papildančią informaciją, išskyrus nurodytą įgulos sąrašę.

B. Keleivių, įgulos ir bagažo dokumentų įforminimo supaprastinimo priemonės

3.11. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su laivų savininkais ir uosto direkcijomis ir (arba) uosto administracija, turėtų imtis atitinkamų priemonių uosto transporto srautams patenkinamai sutvarkyti, kad keleivių, įgulos ir bagažo įforminimą būtų galima atlikti greitai, ir pasirūpinti atitinkamu personalu ir atitinkama įranga, ypač daug dėmesio kreipdamos į bagažo pakrovimą, iškrovimą ir atvežimą (įskaitant mechanizuotų sistemų panaudojimą) į vietas, kuriose dažniausiai gaisrinami keleiviai. Tarp laivo ir tos vietos, kurioje atliekama keleivių ir įgulos patikra, prireikus turėtų būti įrengtas dengtas koridorius. Tokios priemonės ir įrenginiai turėtų būti lankstūs ir lengvai padidinami, kad padidinus saugumo lygį atitiktų sustiprintas saugumo priemones.

3.11.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų:

a) bendradarbiaudamos su laivų savininkais ir uosto direkcijomis įdiegti tokias atitinkamas priemones:

- i) individualų ir nenutrūkstamą keleivių tikrinimo ir bagažo tvarkymo metodą;
- ii) sistemą, kuri padėtų keleiviams lengvai atpažinti ir atsiimti registruotą bagažą, kai tik jis atsiranda atsiėmimo zonoje; ir

iii) užtikrinti senyvų ir neįgalių keleivių poreikius atitinkančius įrangą ir paslaugas;

b) užtikrinti, kad uosto direkcijos imtųsi visų būtinų priemonių, siekdamos:

i) užtikrinti, kad keleiviai ir jų bagažas lengvai ir greitai pasiektų vietos transportą ir atvirkščiai; ir

ii) jei įgula valdžios institucijų nurodymu privalo prisistatyti į patalpas, tos patalpos turi būti lengvai pasiekiamos ir kuo arčiau viena kitos.

3.11.2. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų pagalvoti apie tokios įforminimo pagreitinimo priemonės kaip dvisrautė sistema įdiegimą, siekdamos įforminti keleivių, jų bagažo ir privačių kelių transporto priemonių dokumentus.

3.12. Norma. Valdžios institucijos reikalauja, kad laivų savininkai užtikrintų, jog laivo personalas imsis visų reikiamų priemonių keleivių ir įgulos atvykimo procedūroms pagreitinti. Šios priemonės gali būti tokios:

a) pateikti atitinkamoms valdžios institucijoms išankstinį pranešimą apie tiksliausią numatomą atplaukimo laiką, vėliau pateikti informaciją apie bet kokią to laiko pasikeitimą ir nurodyti kelionės maršrutą, jei tai gali turėti įtakos patikrinimo reikalavimams;

b) parengti laivo dokumentus greitai peržiūrai;

c) pasirūpinti, kad trapas ar kitos įlipimo priemonės būtų parengtos iš anksto, laivui artėjant prie stovėjimo ar inkaro nuleidimo vietos; ir

d) pasirūpinti, kad laive esantys asmenys greitai ir tvarkingai, turėdami reikiamus dokumentus, susirinktų į patikrinimą, ir imtis priemonių, kad įgulos nariai tuo tikslu būtų atleisti nuo pagrindinių pareigų mašinų skyriuje ir kitur.

3.13. Rekomenduojama praktika. Keleivių ir įgulos dokumentuose pirma turėtų būti rašoma asmens pavardė arba pavardės. Tais atvejais, kai rašoma ir tėvo, ir motinos pavardė, pirmą reiktų rašyti tėvo pavardę. Kai ištekėjusi moteris turi ir vyro, ir tėvo pavardę, pirmą reiktų rašyti vyro pavardę.

3.14. Norma. Valdžios institucijos be priežasties nedelsdamos imasi tikrinti laive esančius asmenis dėl galimybės juos įleisti į valstybę.

3.15. Rekomenduojama praktika. Tais atvejais, kai kurį nors keleivio pateiktą kontrolei atlikti dokumentą valdžios institucijos pripažįsta netinkamu arba jei dėl tos priežasties keleivis pripažįstamas neįleistinu į valstybę, valdžios institucijos neturėtų skirti laivų savininkams jokių nepagrįstų ar neproporcingų nuobaudų.

3.15.1. Norma. Valdžios institucijos ragina laivų savininkus keleivių įlaipinimo vietose imtis atsargos priemonių siekiant užtikrinti, kad keleiviai turėtų visus priimančių ar tranzito valstybių nustatytus patikrinimo dokumentus.

3.15.2. Norma. Kai nustatoma, kad asmuo neįleistinas ir yra išsiunčiamas iš valstybės teritorijos, laivo savininkui neturi būti trukdoma susigražinti iš tokio asmens bet kokias dėl jo (jos) neįleistinumo atsiradusias išlaidas.

3.15.3. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, siekdamos palengvinti ir paspartinti tarptautinę jūrų laivybą, turėtų naudoti arba, kai tai nepriklauso jų jurisdikcijai, rekomenduoti savo šalies atsakingoms institucijoms jūrų terminaluose ir laivuose naudoti standartizuotus tarptautinius ženklus bei simbolius, kuriuos, bendradarbiaudama su kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis, yra parengusi arba priėmusi Organizacija ir kurie, kiek įmanoma, yra bendri visoms transporto rūšims.

C. Specialios priemonės, taikomos vežant jūra senyvo amžiaus ir neįgalius asmenis

3.16. Rekomenduojama praktika. Reikėtų imtis priemonių, kad visa būtina informacija apie transportą ir saugumą būtų lengvai prieinama keleiviams su sutrikusia klausa arba regėjimu.

3.17. Rekomenduojama praktika. Terminale kuo arčiau pagrindinio įėjimo esančios vietos turėtų būti rezervuotos senyvo amžiaus ir neįgaliems asmenims atvežti ar pasitikti. Jos turėtų būti aiškiai paženklintos atitinkamais ženklais. Pakeliui į jas neturėtų būti jokių kliūčių.

3.18. Rekomenduojama praktika. Ten, kur galimybė naudotis viešosiomis paslaugomis ribota, turėtų būti stengiamasi pasirūpinti lengvai prieinamomis ir nebrangiomis viešojo transporto paslaugomis, pritaikant esamas ir planuojamas paslaugas arba imantis specialių priemonių, skirtų pagelbėti sunkiau judantiems asmenims.

3.19. Rekomenduojama praktika. Terminaluose ir laivuose turėtų būti numatytos tinkamos priemonės senyvo amžiaus ir neįgaliems keleiviams saugiai įlaipinti ir išlaipinti.

D. Lengvatos kruiziniais laivams ir jų keleiviams

3.20. Norma. Valdžios institucijos naudodamosi elektroninėmis priemonėmis duoda kruiziniam laivui leidimą naudotis uostu, jei, remiantis iki jo atplaukimo gauta informacija, uosto, į kurį laivas ketina aplaukti, sveikatos priežiūros institucija laikosi nuomonės, kad dėl jo atplaukimo nekils arba nepaplis ligos, dėl kurių turi būti taikomas karantinas.

3.21. Rekomenduojama praktika. Bendrąją deklaraciją, Keleivių sąrašą ir Įgulos sąrašą kruiziniai laivai turėtų pateikti tik atplaukę į pirmą uostą ir išplaukę iš paskutinio tos pačios šalies uosto, jei reiso aplinkybės nesikeičia.

3.22. Norma. Laivo atsargų deklaraciją ir Įgulos asmeninių daiktų deklaraciją kruiziniai laivai turi pateikti tik atplaukę į pirmą šalies uostą.

3.23. Norma. Pasai ar kiti oficialūs asmens dokumentai visada turi būti grąžinami kruizinio laivo keleiviams.

3.24. Rekomenduojama praktika. Jei kruizinis laivas stovi Susitariančiosios Vyriausybės teritorijoje esančiame uoste mažiau nei 72 valandas, jo keleiviams neturėtų būti būtinos vizos, išskyrus ypatingus atitinkamų valdžios institucijų nustatytus atvejus.

3.25. Norma. Valdžios institucijos, taikydamos savo kontrolės priemones, neturi be pagrindo gaišinti kruizinių laivų keleivių.

3.26. Norma. Už imigracijos kontrolę atsakingos valdžios institucijos paprastai nesiima asmeniškai tikrinti kruizinių laivų keleivių, išskyrus atvejus, kai tai daroma saugumo ir tapatybės

bei galimybės įleisti nustatymo sumetimais.

3.27. **Norma.** Jei kruizinis laivas iš eilės įplaukia daugiau kaip į vieną tos pačios šalies uostą, valdžios institucijos paprastai tikrina jo keleivius tik atplaukus į pirmą uostą ir išplaukiant iš paskutinio šalies uosto.

3.28. **Rekomenduojama praktika.** Laivo keleivių vidaus kontrolė, kad jie galėtų greičiau išlipti, jei įmanoma, turėtų būti atliekama kruiziniame laive, prieš jam atvykstant į išlaipinimo vietą.

3.29. **Rekomenduojama praktika.** Iš laivo viename uoste išlipantiems ir į jį kitame tos pačios šalies uoste grįžantiems kruizinio laivo keleiviams turėtų būti taikomos tokios pat sąlygos kaip ir keleiviams, kurie išlipa ir grįžta į kruizinį laivą tame pačiame uoste.

3.30. **Rekomenduojama praktika.** Jūrinė sveikatos deklaracija turėtų būti vienintelė privaloma kruizinio laivo keleiviams taikoma sveikatos kontrolės priemonė.

3.31. **Norma.** Kruiziniam laivui stovint uoste, leidžiama pasikrauti neapmuitintų, jo keleiviams skirtų laivo atsargų.

3.32. **Norma.** Paprastai kruizinio laivo keleiviai neprivalo pateikti rašytinės deklaracijos apie savo asmeninius daiktus. Tačiau tada, kai tokie daiktai susiję su didelėmis muitų ir kitų mokesčių bei rinkliavų sumomis, gali būti pareikalauta rašytinės deklaracijos ir garantijos.

3.33. **Rekomenduojama praktika.** Neturėtų būti atliekama jokia kruizinio laivo keleivių turimos valiutos kontrolė.

3.34. **Norma.** Kruizinio laivo keleiviams nebūtinos įlipimo / išlipimo kortelės.

3.35. *Nenaudojama.*

E. Specialios lengvatos tranzitiniais keleiviams

3.36. **Norma.** Valdžios institucijos paprastai neatlieka įprastinės tranzitinio keleivio, liekančio laive, kuriuo jis (ji) atvyko ir kuriuo išvyksta, kontrolės, išskyrus tuos atvejus, kai susidaro atitinkamų valdžios institucijų nustatytos ypatingos sąlygos.

3.37. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitiniam keleiviui turėtų būti leidžiama pasilikti savo pasą ar kitą asmens dokumentą.

3.38. **Rekomenduojama praktika.** Neturėtų būti reikalaujama, kad tranzitinis keleivis, liekantis laive, kuriuo atplaukė ir kuriuo išplaukia, pildytų įlipimo / išlipimo kortelę.

3.39. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitiniam keleiviui, kuris tęsia kelionę iš to paties uosto tuo pačiu laivu, paprastai turėtų būti išduodamas laikinas leidimas išlipti į krantą laikotarpiui, kai laivas stovi uoste, jei jis (ji) to nori ir yra įvykdyti valdžios institucijų nustatyti įleidimo ir vizos reikalavimai.

3.40. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitiniam keleiviui, kuris tęsia kelionę iš to paties uosto tuo pačiu laivu, neturėtų būti taikomas reikalavimas turėti vizą, išskyrus tuos atvejus, kai susidaro atitinkamų valdžios institucijų nustatytos specialios sąlygos.

3.41. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitiniam keleiviui, kuris tęsia kelionę iš to paties uosto tuo pačiu laivu, paprastai neturėtų būti taikomas reikalavimas pateikti rašytinę Muitinės deklaraciją.

3.42. **Rekomenduojama praktika.** Iš laivo viename uoste išlipančiam ir į jį kitame tos pačios šalies uoste įlipančiam tranzitiniam keleiviui turėtų būti taikomos tokios pat sąlygos kaip ir keleiviui, kuris atvyksta ir išvyksta tuo pačiu laivu iš to paties uosto.

F. Lengvatos mokslinio tyrimo darbus atliekantiems laivams

3.43. **Rekomenduojama praktika.** Mokslinio tyrimo darbus atliekantis laivas veža personalą, kuris turi būti susijęs su reiso metu atliekamais mokslinio tyrimo darbais. Tuo įsitikinus, tokiam personalui turėtų būti suteiktos bent jau tokios pat palankios sąlygos kaip ir to

laivo įgulos nariams.

G. Papildomos lengvatos užsieniečiams, kurie priklauso tarptautinius reisus atliekančių laivų įguloms, išlipti į krantą

3.44. **Norma.** Valdžios institucijos leidžia išlipti į krantą įgulos nariams, kai laivas, kuriuo jie atvyko, yra uoste, jei įvykdomi laivo atvykimo formalumai ir valdžios institucijos neturi pagrindo neleisti jiems išlipti į krantą dėl visuomenės sveikatos, viešojo saugumo ar viešosios tvarkos priežasčių. Išlipti į krantą leidžiama nediskriminuojant dėl tautybės, rasės, spalvos, lyties, religijos, politinių pažiūrų ar socialinės kilmės ir nepaisant laivo, kuriame jie yra įdarbinti, pasamdyti ar dirba, vėliavos valstybės.

3.44bis. **Norma.** Visais atvejais, kai išlipti į krantą neleidžiama, atitinkamos valdžios institucijos nurodo atitinkamam jūrininkui ir kapitonui atsisakymo leisti išlipti į krantą priežastis. Priežastys nurodomos raštu, jei to prašo atitinkamas jūrininkas ar kapitonas.

3.45. **Norma.** Nereikalaujama, kad į krantą išlipantys įgulos nariai turėtų vizas.

3.46. **Rekomenduojama praktika.** Išlipančių į krantą arba grįžtančių į laivą įgulos narių asmeninis patikrinimas paprastai neturėtų būti atliekamas.

3.47. **Norma.** Įgulos nariai, norėdami išlipti į krantą, neprivalo turėti specialaus leidimo, pavyzdžiui, leidimo išlipti į krantą.

3.48. **Rekomenduojama praktika.** Jei įgulos nariai, būdami krante, privalo turėti su savimi asmens dokumentus, turėtų pakakti 3.10 normoje išvardytų dokumentų.

3.49. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų įvesti išankstinio įforminimo sistemą, kad laivų, kurie reguliariai įplaukia į jų šalių uostus, įgulos galėtų iš anksto gauti leidimą laikinai išlipti į krantą. Jei laivas neturi blogos su imigracija susijusios reputacijos ir jei jam vietoje atstovauja laivo savininkas arba patikimas laivo savininko agentas, valdžios institucijos paprastai turėtų, palankiai įvertinusios visus joms reikalingus išankstinius duomenis, leisti laivui plaukti tiesiai į jo stovėjimo vietą neatlikdamos daugiau jokių įprastinių imigracijos formalumų, jei valdžios institucijos nereikalauja kitaip.

4 skyrius

Keleiviai be bilieto

A. Bendrieji principai

4.1. **Norma.** Šio skyriaus nuostatos taikomos vadovaujantis tokiuose tarptautiniuose dokumentuose kaip 1951 m. liepos 28 d. JT konvencija dėl pabėgėlių statuso ir 1967 m. sausio 31 d. JT protokolai dėl pabėgėlių statuso nustatytais tarptautiniais saugumo principais bei atitinkamais nacionalinės teisės aktais.

4.2. **Norma.** Valdžios institucijos, uosto direkcijos, laivų savininkai ir kapitonai kuo glaudžiau bendradarbiauja tarpusavyje, siekdami užkirsti kelią su keleiviais be bilieto susijusiems incidentams ir greitai bei saugiai nustatyti su keleiviais be bilieto susijusias aplinkybes, kad keleivis be bilieto būtų anksčiau sugrąžintas ar repatrijuotas. Turi būti imamasi visų atitinkamų priemonių siekiant išvengti situacijų, kai keleiviai be bilieto turi likti laivuose nepagrįstą laiką.

B. Prevencinės priemonės

4.3. Laivo / uosto prevencinės priemonės

4.3.1. Uosto / terminalo direkcijos

4.3.1.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės užtikrina, kad visuose jų uostuose būtų įdiegta visa reikiama infrastruktūra ir operatyvinės bei apsaugos priemonės, kuriomis būtų užkertamas kelias bandantiems laivais keliauti be bilieto asmenims patekti į uosto įrenginius ir

laivus, o rengiant šias priemones būtų atsižvelgiama į uosto dydį ir iš to uosto vežamo krovinio tipą. Tai turėtų būti atliekama glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valdžios institucijomis, laivų savininkais ir krante esančiais subjektais, siekiant užkirsti kelią važiavimo be bilieta atvejams kiekviename atskirame uoste

4.3.1.2. Rekomenduojama praktika. Operatyvinės priemonės ir (arba) uosto įrenginių apsaugos planai turėtų atitikti bent jau ISPS kodekso B dalies 16 punkte nustatytus reikalavimus.

4.3.2. Laivo savininkas arba kapitonas

4.3.2.1. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad laivų savininkai ir kapitonai, taip pat kiti atsakingi asmenys būtų parengę apsaugos priemones, kurios, kai įmanoma, padėtų užkirsti kelią keleivių be bilieta bandymams prasmukti į laivą, o jei tai nepavyksta, kuo patikimiau padėtų juos surasti, iki laivas išplaukia iš uosto.

4.3.2.2. Rekomenduojama praktika. Laivams įplaukiant į uostus ir stovint juose, kai yra rizika, kad įlips keleiviai be bilieta, operatyvinės priemonės ir (arba) laivo apsaugos planai turėtų atitikti bent ISPS kodekso B dalies 9 punkte nustatytus reikalavimus.

4.3.2.3. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad turintys teisę plaukioti su savo valstybės vėliava laivai, išskyrus keleivinius laivus, išplaukdami iš uosto, kai yra keleivių be bilieta įlipimo rizika, būtų nuodugniai apieškomi, vadovaujantis specialiu planu ar aprašu ir teikiant pirmenybę toms vietoms, kuriose galėtų slėptis keleiviai be bilieta, taip pat atsižvelgiant į konkretų laivo tipą ir jo veiklą. Apieškojimo metodai, kai apieškant galėtų būti sužaloti pasislėpę keleiviai be bilieta, netaikomi.

4.3.2.4. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad turinčių teisę plaukioti su savo valstybės vėliava laivų fumigacija ar sandarinimas negali būti atliekami, kol kuo nuodugniau neapieškomos zonos, kuriose bus atliekama fumigacija ar sandarinimas, siekiant užtikrinti, kad šiose zonose nebūtų jokių keleivių be bilieta.

4.3.3. Nacionalinės sankcijos

4.3.3.1. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės, kai tinka, savo nacionalinės teisės aktuose nustato teisinį pagrindą, kuriuo remiantis būtų galima patraukti baudžiamojon atsakomybėn keleivius be bilieta, keleivius, bandomus vežti be bilieta, ir bet kurį asmenį ar įmonę, padedantį keleiviui be bilieta ar keleiviui, bandomam vežti be bilieta, patekti į uosto teritoriją, bet kurį laivą, krovinį ar krovinių konteinerius.

C. Veiksmai keleivio be bilieta atžvilgiu laive

4.4. Bendrieji principai. Humaniškas elgesys

4.4.1. Norma. Su keleiviais be bilieta susiję incidentai sprendžiami remiantis humaniškais principais, įskaitant 4.1 normoje minimus principus. Visada turi būti tinkamai atsižvelgiama į laivo eksploatavimo saugumą ir keleivio be bilieta saugumą bei gerovę.

4.4.2. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad laivų kapitonai, valdantys turinčius teisę plaukioti su savo valstybės vėliava laivus, imtųsi tinkamų priemonių, siekdami užtikrinti keleivio be bilieta apsaugą, bendrą sveikatą, gerovę ir saugumą, kol jis (ji) yra laive, įskaitant atitinkamo maitinimo, apgyvendinimo, tinkamos medicininės priežiūros ir sanitarinių patogumų jam (jai) parūpinimą.

4.5. Darbas laive

4.5.1. Norma. Keleiviams be bilieta neleidžiama dirbti laive, išskyrus atvejus, kai kyla avarinės situacijos arba kai tai susiję su keleivio be bilieta apgyvendinimu ir maitinimu laive.

4.6. Kapitono atliekama apklausa ir pranešimas

4.6.1. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad kapitonai imtųsi visų įmanomų priemonių, siekdami nustatyti keleivio be bilieta tapatybę, įskaitant pilietybės šalį / pilietybę ir keleivio be bilieta įlipimo uostą, ir pranešti pirmo numatomo įplaukimo uosto

valdžios institucijoms, kad laive yra keleivis be bilieto, o kartu pateikti atitinkamą informaciją. Ši informacija taip pat turi būti pateikta laivo savininkui, įlipimo uosto valdžios institucijoms, vėliavos valstybei ir bet kuriems vėlesniems įplaukimo uostams, jei būtina.

4.6.2. Rekomenduojama praktika. Kapitonai, rinkdami atitinkamą informaciją pranešimui, turėtų naudoti 3 priedėlyje nustatytą formą.

4.6.3. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės duoda nurodymus kapitonams, dirbantiems teisę plaukioti su savo valstybės vėliava turinčiuose laivuose, kad, kai keleivis be bilieto paskelbia, jog jis (ji) yra pabėgėlis, šią informaciją laikytų slapta tiek, kiek tai būtina keleivio be bilieto saugumui.

4.7. Pranešimas Tarptautinei jūrų organizacijai

4.7.1. Norma. Valdžios institucijos praneša apie visus su keleiviais be bilieto susijusius incidentus, apie kuriuos jos sužino, Tarptautinės jūrų organizacijos generaliniam sekretoriui.

D. Nukrypimas nuo numatomo maršruto

4.8. Norma. Valdžios institucijos ragina visus laivų savininkus, eksploatuojančius teisę plaukioti su savo valstybės vėliava turinčius laivus, duoti nurodymus savo kapitonams nenukrypti nuo numatomo maršruto siekiant išlaipinti rastus laive keleivius be bilieto laivui išplaukus iš šalies, kurioje įlipo keleiviai be bilieto, teritorinių vandenų, nebent:

- valstybės, į kurios uostą siunčiamas laivas, valdžios institucijos suteikė leidimą išlaipinti keleivį be bilieto; ar
- buvo imtasi priemonių keleiviui be bilieto repatriuoti į kitą vietą, turint pakankamai dokumentų ir leidimą išlaipinti; ar
- yra švelninančių saugumo, apsaugos, sveikatos ar asmeninių aplinkybių; ar
- keleivio be bilieto nepavyko išlaipinti kituose suplanuotos kelionės maršrute esančiuose uostuose ir nuo maršruto būtina nukrypti siekiant neleisti keleiviui be bilieto ilgą laiką būti laive.

E. Keleivio be bilieto išlaipinimas ir grąžinimas

4.9. Pirmo įplaukimo uosto valstybė pagal reiso planą

4.9.1. Norma. Pirmo uosto, į kurį, kaip numatyta, turi įplaukti laivas, šalies valdžios institucijos, sužinojusios, kad keleivis neturi bilieto, vadovaudamosi nacionaline teise nusprendžia, ar keleivį be bilieto galima įleisti į tą valstybę, ir deda visas pastangas siekdamas bendradarbiauti su suinteresuotomis šalimis sprendžiant šį klausimą.

4.9.2. Norma. Pirmo uosto, į kurį, kaip numatyta, turi įplaukti laivas, šalies valdžios institucijos, sužinojusios, kad keleivis neturi bilieto, leidžia keleivį be bilieto išlaipinti, kai toks keleivis be bilieto turi galiojančius grįžti būtinus kelionės dokumentus ir valdžios institucijos yra tikros, kad buvo ar bus laiku imtasi repatriacijos priemonių ir atlikti visi būtini tranzito formalumai.

4.9.3. Norma. Pirmo uosto, į kurį, kaip numatyta, turi įplaukti laivas, šalies valdžios institucijos, sužinojusios, kad keleivis neturi bilieto, leidžia tokį keleivį be bilieto išlaipinti, kai valdžios institucijos yra tikros, kad jos ar laivo savininkas gaus galiojančius kelionės dokumentus, laiku imsis keleivio be bilieto repatriacijos priemonių ir atliks visus būtinus tranzito formalumus. Valdžios institucijos toliau palankiai svarsto galimybę leisti išlaipinti keleivį be bilieto, kai keleivio be bilieto neįmanoma palikti laive ar yra kitų veiksmų, kurie trukdytų palikti jį (ją) laive. Tokie veiksniai gali apimti atvejus, tačiau neapsiriboja jais, kai:

- problema neišspręsta laivo išplaukimo momentu; arba
- keleivio be bilieto buvimas laive keltų pavojų saugiam laivo naudojimui, įgulos narių sveikatai ar keleiviui be bilieto.

4.10. Vėlesni įplaukimo uostai

4.10.1. **Norma.** Nepavykus išlaipinti keleivio be bilieto pirmame numatytame laivo įplaukimo uoste po to, kai nustatyta, kad keleivis neturi bilieto, laivo vėlesnių įplaukimo uostų valdžios institucijos, vadovaudamosi 4.9.1, 4.9.2 ir 4.9.3 normomis, sprendžia keleivio be bilieto išlaipinimo klausimą.

4.11. Pilietybės valstybė ar teisė gyventi šalyje

4.11.1. **Norma.** Valdžios institucijos, vadovaudamosi tarptautine teise, priima grąžinamus visapusišką pilietybės šalies / pilietybės statusą turinčius keleivius be bilieto arba priima grąžinamus keleivius be bilieto, kurie pagal jų nacionalinę teisę turi teisę gyventi savo valstybėje.

4.11.2. **Norma.** Valdžios institucijos, jei gali, padeda nustatyti tapatybę ir pilietybės šalį / pilietybę tų keleivių be bilieto, kurie tvirtina esantys tos valstybės piliečiai ar turintys teisę gyventi toje valstybėje. Kai įmanoma, bus prašoma vietos ambasados, konsulato ar kitos keleivio be bilieto pilietybės šalies diplomatinės atstovybės padėti patikrinti keleivio be bilieto pilietybę ir išduoti laikinus kelionės dokumentus.

4.12. Įlipimo valstybė

4.12.1. **Norma.** Kai siekiant patvirtinti valdžios institucijų įsitikinimą nustatoma, kad keleiviai be bilieto įlipo į laivą jų valstybėje esančiame uoste, tos valstybės institucijos priima patikrinti tokius keleivius be bilieto, kurie grąžinami iš jų išlaipinimo vietos, nustačius, kad ten jų negalima įleisti. Įlipimo valstybės valdžios institucijos negrąžina tokių keleivių be bilieto į šalį, kurioje pirmiau buvo nustatyta, kad jų negalima įleisti.

4.12.2. **Norma.** Kai siekiant patvirtinti valdžios institucijų įsitikinimą nustatoma, kad keleiviai, bandomi vežti be bilieto, įlipo į laivą jų valstybėje esančiame uoste, tos valstybės institucijos leidžia išlipti keleiviams, bandomiems vežti be bilieto, ir keleiviams be bilieto, kurie rasti jos teritoriniuose vandenyse vis dar esančiame laive, arba, jei taikoma vadovaujantis tos valstybės nacionaline teise, tos valstybės imigracijos jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje. Laivo savininkui netaikoma jokia su sulaikymo ar išsiuntimo išlaidomis susijusi nuobauda ar mokestis.

4.12.3. **Norma.** Kai keleivis, bandomas vežti be bilieto, neišlaipinamas išlaipinimo uoste, jis (ji) laikomas keleiviu be bilieto, vadovaujantis šio skyriaus taisykle.

4.13. Vėliavos valstybė

4.13.1. **Norma.** Laivo vėliavos valstybės valdžios institucijos padeda ir bendradarbiauja su kapitonu / savininku ar atitinkama įplaukimo uostų valdžios institucija:

- nustatydamos keleivio be bilieto tapatybę ir jo (jos) pilietybės šalį;
- atstovaudamos atitinkamoje valdžios institucijoje siekiant padėti išsiųsti keleivį be bilieto iš laivo pirma pasitaikiusia proga; ir
- imdamosi priemonių keleivį be bilieto išsiųsti ar repatrijuoti.

4.14. Keleivių be bilieto grąžinimas

4.14.1. **Rekomenduojama praktika.** Kai keleivis be bilieto turi netinkamus dokumentus, valdžios institucijos turėtų, kai tai įmanoma ir tiek, kiek tai atitinka nacionalinės teisės ir saugumo reikalavimus, išduoti lydraštį, kuriame būtų keleivio be bilieto nuotrauka ir bet kokia kita svarbi informacija, arba kelionės dokumentą, kuris būtų tinkamas atitinkamoms valdžios institucijoms. Lydraštis, kuriuo leidžiama grąžinti keleivį be bilieto į jo (jos) kilmės šalį ar vietą, kurioje keleivis be bilieto pradėjo kelionę, atitinkamai bet kokia transporto priemone ir nurodant bet kurias kitas institucijų nustatytas sąlygas, turėtų būti perduotas keleivio be bilieto išsiuntimą vykdančiam pareigūnui. Šiame lydraštyje pateikiama informacija, kurios reikalauja institucijos tranzito punktuose ir (arba) išlaipinimo vietoje.

4.14.2. Rekomenduojama praktika. Valstybės, kurioje išlipo keleivis be bilieto, valdžios institucijos, grąžindamos keleivį be bilieto, turėtų susisiekti su atitinkamomis tranzito punktų valdžios institucijomis, kad praneštų joms apie keleivio be bilieto statusą. Be to, grąžinant bet kurį keleivį be bilieto, tranzito šalių valdžios institucijos, taikydamos įprastus vizos reikalavimus ir atsižvelgdamos į nacionalinio saugumo aspektus, turėtų leisti pagal išlipimo uosto šalies valdžios institucijų išsiuntimo instrukcijas ar nurodymus keliaujantiems keleiviams be bilieto vykti tranzitu per savo uostus ir oro uostus.

4.14.3. Rekomenduojama praktika. Kai uosto valstybė atsisako leisti išlipti keleiviui be bilieto, ta valstybė turėtų be reikalo nedelsdama pranešti laivo, kuriuo plaukia keleivis be bilieto, vėliavos valstybei apie atsisakymo leisti išlaipinti priežastis.

4.15. Keleivių be bilieto grąžinimo ir išlaikymo išlaidos

4.15.1. Rekomenduojama praktika. Valstybės, kurioje išlaipinamas keleivis be bilieto, valdžios institucijos paprastai turėtų pranešti laivo savininkui, kurio laive buvo rastas keleivis be bilieto, jei įmanoma, apie keleivio be bilieto sulaikymo ir grąžinimo išlaidas ir visas papildomas su keleivio be bilieto dokumentais susijusias išlaidas, jei šias išlaidas turi padengti laivo savininkas. Be to, valdžios institucijos turėtų bendradarbiauti su laivo savininku, siekdamas kuo labiau sumažinti tokias išlaidas vadovaujantis nacionaline teise, jei jas turi padengti laivo savininkas.

4.15.2. Rekomenduojama praktika. Laikotarpis, per kurį valstybės, kurioje išlaipinamas keleivis be bilieto, valdžios institucijos laiko laivų savininkus atsakingais už keleivio be bilieto išlaikymo išlaidų apmokėjimą, turėtų būti kuo trumpesnis.

4.15.3. Norma. Valdžios institucijos, vadovaudamosi nacionaline teise, svarsto galimybes sušvelninti nuobaudas laivams, kurių kapitonai tinkamai pranešė atitinkamoms atplaukimo uosto institucijoms, kad jų laivuose yra keleivis be bilieto, ir įrodė, kad buvo imtasi visų pagrįstų prevencinių priemonių siekiant sutrukdyti keleiviui be bilieto patekti į laivą.

4.15.4. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, vadovaudamosi nacionaline teise, turėtų svarstyti galimybes sumažinti kitus mokesčius, kurie kitu atveju galėtų būti taikomi, tada, kai laivų savininkai bendradarbiauja su kontrolės institucijomis ir taiko joms priimtinas priemones, kuriomis siekiama sutrukdyti vežti keleivius be bilieto.

5 skyrius

Krovinio ir kitų daiktų atvežimas, laikymas ir išvežimas

Šiame skyriuje pateikiamos nuostatos dėl formalumų, kurių valdžios institucijos reikalauja iš laivo savininko, jo (jos) agento ar laivo kapitono.

A. Bendrosios nuostatos

5.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su laivų savininkais, uosto direkcijomis ir uosto įrenginiais ir terminalais, turėtų imtis atitinkamų priemonių, kad kuo labiau sutrumpėtų buvimo uoste laikas, turėtų pasirūpinti tinkamai sureguliuotais uosto transporto srautais, taip pat dažnai peržiūrėti visas su laivų atplaukimu ir išplaukimu susijusias procedūras, įskaitant įlipimą ir išlipimą, pakrovimą ir iškrovimą, keleivių aptarnavimą ir panašiai, taip pat su tuo susijusias saugumo priemones. Be to, jos turėtų pasirūpinti, kad krovininius laivus būtų galima priimti, o jų krovinį patikrinti, jei įmanoma, laivo darbo zonoje.

5.2. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su laivų savininkais, uosto direkcijomis ir uosto įrenginiais ir terminalais, turėtų imtis atitinkamų priemonių uosto transporto srautams tinkamai sureguliuoti, kad krovinio iškrovimas ir įforminimas vyktų sklandžiai ir nesudėtingai. Šios priemonės turėtų apimti visus etapus nuo to laiko, kai laivas atplaukia į doką iškrauti krovinį, atlikti įforminimo valdžios institucijoje, taip

pat pasinaudoti laisvosiomis zonomis, saugojimo patalpomis, sandėliais ir persiųsti krovinį, jeigu reikia. Turėtų būti užtikrintas patogus tiesioginis susisiektimas tarp laisvosios zonos, saugojimo patalpų, krovinių sandėlio ir valdžios institucijų atliekamo įforminimo vietos, kuri turėtų būti netoli doko teritorijos, kurioje, kai įmanoma, būtų užtikrinta galimybė lengvai ją pasinaudoti, pervežimo galimybės ir infrastruktūra.

5.3. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų skatinti jūrų krovinių terminalų savininkus ir (arba) valdytojus įrengti saugyklas ypatingiems kroviniams (pavyzdžiui, vertingoms prekėms, greitai gendantiems kroviniams, žmonių palaikams, radioaktyviesiems ir kitiems pavojingiesiems kroviniams, taip pat gyviems gyvūnams) saugoti, kai tinka; jūrų krovinių terminalų zonose, kuriose iki vežimo jūra ar įvežimo saugomi paprasti ir ypatingi kroviniai ir pašto siuntos, turėtų būti taikomos patekimo į jas kontrolės priemonės, kurios atitiktų bent ISPS kodekso B dalies 16 punkto reikalavimus.

5.3bis. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų reikalauti pateikti tik būtiniausius duomenis, kurie būtini kroviniams, kurie laikomi saugyklose prieš juos išleidžiant, reeksportuojant ar importuojant, identifikuoti, ir, jei įmanoma, šiuo tikslu turėtų naudoti prieš atvykstant pateikiamoje deklaracijoje nurodytą informaciją.

5.4. Norma. Susitariančioji Vyriausybė, kuri toliau reikalauja turėti eksporto, importo ir perkrovimo licencijas ar leidimus, tam tikroms prekių rūšims, nustato paprastas procedūras tokioms licencijoms ar leidimams greitai gauti ir atnaujinti.

5.5. Rekomenduojama praktika. Kai siunta savo pobūdžiu gali patraukti įvairių įgaliotų atlikti patikrinimus agentūrų, pavyzdžiui, muitinės ir veterinarinės ar sanitarinės kontrolės tarnybų, dėmesį, Susitariančiosios Vyriausybės turėtų įgalioti muitinę arba vieną iš minėtų tarnybų atlikti būtinas procedūras arba, kai tai neįmanoma, imtis visų būtinų priemonių siekiant užtikrinti, kad tokie patikrinimai būtų atliekami tuo pat metu vienoje vietoje kuo mažiau gaišinant ir, jei įmanoma, iš anksto suderinus veiksmus su siunta besirūpinančia šalimi.

5.6. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų taikyti supaprastintas procedūras, kad pagreitintų asmeninių dovanų paketų ir prekių pavyzdžių, kurių vertė ar kiekis neviršija tam tikro dydžio, į kurių reikėtų nustatyti kuo didesnę, įforminimą.

B. Krovinio įforminimas

5.7. Norma. Valdžios institucijos, laikydamosi bet kokių nacionalinių draudimų ar apribojimų ir bet kokių uosto saugumui ar prekybos narkotikais prevencijai būtinų priemonių, suteikia pirmenybę gyvų gyvūnų, gendančių prekių ir kitų skubių siuntų įforminimui.

5.7.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, siekdamos išsaugoti prekių kokybę laukiant jų įforminimo, turėtų bendradarbiaudamos su visomis suinteresuotomis šalimis, imtis visų priemonių, kurios užtikrintų tinkamą, saugų ir patikimą prekių sandėliavimą uoste.

5.8. Rekomenduojama praktika. Susitariančiosios Vyriausybės turėtų sudaryti palankias sąlygas laikinai priimti laivais atvežamą specialų krovinių tvarkymo įrenginį, kuris naudojamas įplaukimo uostų krante kroviniams pakrauti, iškrauti ir tvarkyti.

5.9. Nenaudojama.

5.10. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų užtikrinti, kad krovinio įforminimo procedūros būtų grindžiamos atitinkamomis Tarptautinės muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencijos, atnaujintos Kioto konvencijos, nuostatomis ir su ja susijusiomis rekomendacijomis.

5.10.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų įdiegti supaprastintas, įgaliotiems asmenims skirtas procedūras, kurios leistų:

a) išleisti prekes, pateikus būtiniausią prekėms identifikuoti reikalingą informaciją, tiksliai nustatyti ir įvertinti su sveikatos, saugumo ir apsaugos klausimais susijusią riziką ir galiausiai užpildyti galutinę prekių deklaraciją;

b) įforminti prekes deklaranto patalpose ar kitoje vietoje, dėl kurios yra gautas valdžios institucijos leidimas; ir

c) pateikti vieną prekių deklaraciją visoms atitinkamu laikotarpiu importuojamoms ar eksportuojamoms prekėms, kai prekes dažnai importuoja ar eksportuoja vienas ir tas pats asmuo.

5.11. **Norma.** Valdžios institucijos, siekdamos užtikrinti taikomos teisės laikymąsi, kuo labiau apriboja fizinį kišimąsi.

5.12. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos, remdamosi galiojančiu prašymu, turėtų atlikti, kai būtina, fizinius krovinio patikrinimus toje vietoje, kurioje jis pakraunamas į transporto, kuriuo bus vežamas, priemonę, o vykstant pakrovimo procesui – doko teritorijoje ar, kai tai susiję su konteineriye vežamu kroviniu, krovinių konteinerio pakrovimo ir plombavimo vietoje.

5.13. **Norma.** Valdžios institucijos užtikrina, kad dėl statistinių duomenų rinkimo reikalavimų per daug nesumažėtų jūrų prekybos veiksmingumas.

5.14. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos, kad gautų informaciją, turėtų naudoti elektroninių informacijos mainų sistemas, siekdamos pagreitinti ir supaprastinti saugojimo, įforminimo ir reeksporto procedūras.

5.14.1. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų greitai užbaigti iš kitos valstybės atvežtų prekių tranzito procedūrą, iki jos pakraunamos.

C. Krovinių konteineriai ir padėklai

5.15. **Norma.** Valdžios institucijos leidžia, jei tai neprieštarauja atitinkamoms jų taisyklėms, laikinai įvežti krovinių konteinerius, padėklus ir krovinių konteinerių įrangą bei priedus, kurie tvirtinami ant konteinerio arba vežami atskirai, nemokant muitų ir kitų mokesčių bei rinkliavų ir palengvina jų naudojimą jūrų laivyboje.

5.16. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų nustatyti savo 5.15 normoje minimose taisyklėse, kad jos pripažins paprastą deklaraciją apie tai, jog laikinai importuoti krovinių konteineriai, padėklai, krovinių konteinerių įrangą ir priedai bus reeksportuoti per atitinkamos valstybės nustatytą laiką. Tokia deklaracija gali būti pateikta žodžiu arba tai gali būti bet koks kitas institucijoms priimtinas dokumentas.

5.17. **Norma.** Valdžios institucijos leidžia į valstybės teritoriją įvežamus pagal 5.15 normos sąlygas krovinių konteinerius, padėklus, krovinių konteinerių įrangą ir priedus išvežti už atplaukimo uosto ribų, jei importuotą krovinį prireikia įforminti ir (arba) eksportuojamą krovinį pakrauti, taikydamos jiems supaprastintas kontrolės procedūras ir reikalaujamos būtiniausios dokumentacijos.

5.18. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės leidžia laikinai įvežti krovinių konteinerių sudedamąsias dalis nemokant muitų, kitų mokesčių ir rinkliavų, kai šios dalys skirtos krovinių konteineriams, kurie jau įleisti pagal 5.15 normos sąlygas, taisyti.

D. Numatyta paskirties uoste neiškrautas krovins

5.19. **Norma.** Kai bet kuris į Krovinio deklaraciją įrašytas krovins neiškraunamas numatyta paskirties uoste, valdžios institucijos leidžia pataisyti Krovinio deklaraciją ir neskiria nuobaudų, jei įsitikina, kad krovins faktiškai nebuvo pakrautas į laivą arba, jei ir buvo pakrautas, jis jau iškrautas kitame uoste.

5.20. **Norma.** Kai bet kuris krovins per klaidą arba dėl kitos svarios priežasties iškraunamas kitame, o ne numatyta paskirties uoste, valdžios institucijos sudaro sąlygas ši krovinį perkrauti ar persiųsti į paskirties vietą. Ši nuostata netaikoma draudžiamiesiems kroviniams arba tokiems kroviniams, kuriems taikomi apribojimai.

E. Laivo savininko atsakomybės apribojimas

5.21. **Norma.** Valdžios institucijos nereikalauja, kad laivo savininkas į vežimo

dokumentą arba jo kopiją įrašytą specialią, šioms valdžios institucijoms būtiną informaciją, nebent laivo savininkas pats būtų krovinio importuotojas arba eksportuotojas ar veikęs jo vardu.

5.22. **Norma.** Valdžios institucijos nelaiko laivo savininko atsakingu už dokumentų, kurių įforminant krovinį reikalaujama iš importuotojo arba eksportuotojo, pateikimą arba tikslumą, nebent laivo savininkas pats būtų krovinio importuotojas arba eksportuotojas ar veikęs jo vardu.

5.23. **Norma.** Laivo savininkas įsipareigoja teikti informaciją apie prekių įvežimą ar išvežimą, kurią jis (ji) turi duomenų pateikimo metu ir kuri nurodyta konosamentą pagrindžiančiame vežimo dokumente. Todėl laivo savininkas, pateikdamas duomenis, gali remtis krovinio siuntėjo kliento pateiktais duomenimis, jei laivo savininkas neturi priešasčių abejoti pateiktų duomenų teisingumu.

5.24. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų laikytis taisyklių, kuriose nurodyta, kad asmuo, rodantis iniciatyvą ir sudarantis sutartį su šalimi (pvz., važtos komplektuotoju, ekspeditoriumi arba laivo savininku) dėl krovinių vežimo jūra į kitos valstybės teritoriją, turi pateikti tai šaliai išsamią ir tikslią su krovinio vežimu susijusią informaciją.

6 skyrius

Visuomenės sveikata ir karantinas, įskaitant su gyvūnais ir augalais susijusias sanitarijos priemones

6.1. **Norma.** Valstybės, kuri nėra Tarptautinių sveikatos priežiūros taisyklių šalis, valdžios institucijos stengiasi taikyti atitinkamas šių Taisyklių sąlygas tarptautinei laivybai.

6.2. **Rekomenduojama praktika.** Susitariančiosios Vyriausybės, turinčios tam tikrų bendrų interesų dėl savo sveikatos apsaugos, geografinių, socialinių ar ekonominių sąlygų, turėtų sudaryti specialius susitarimus remdamosi Tarptautinių sveikatos priežiūros taisyklių 85 straipsniu, jei tokiais susitarimais būtų supaprastintas tų Taisyklių taikymas.

6.3. **Rekomenduojama praktika.** Tais atvejais, kai vežant tam tikrus gyvūnus, augalus ar jų produktus reikalaujama sanitarinio pažymėjimo ar panašių dokumentų, tokie pažymėjimai ir dokumentai turėtų būti paprasti ir plačiai skelbiami, o Susitariančiosios Vyriausybės turėtų bendradarbiauti siekdamos tokius reikalavimus suvienodinti.

6.4. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos, naudodamosi elektroninėmis priemonėmis, turėtų duoti laivui leidimą naudotis uostu, jei numatomo atvykimo uosto sveikatos priežiūros institucija, remdamasi iki laivo atplaukimo iš jo gauta informacija, mano, kad dėl jo atplaukimo nekils arba nepaplis ligos, dėl kurių turi būti taikomas karantinas. Sveikatos priežiūros institucijos atstovams turėtų būti leidžiama, kai įmanoma, įlipti į laivą prieš jam atplaukiant į uostą.

6.4.1. **Norma.** Valdžios institucijos stengiasi bendradarbiauti su laivų savininkais siekdamos užtikrinti, kad būtų laikomasi bet kokio reikalavimo elektroninėmis priemonėmis nedelsiant pranešti apie ligą laive uosto, į kurį plaukia laivas, sveikatos priežiūros institucijoms, kad laivui atplaukus į uostą būtų lengviau parūpinti bet kokią specialų medicinos personalą ir su sveikata susijusioms procedūroms atlikti reikalingą įrangą.

6.5. **Norma.** Valdžios institucijos imasi priemonių, kad visos kelionių agentūros ir kiti suinteresuoti asmenys galėtų likus pakankamai laiko iki laivo išplaukimo pateikti keleiviams skiepų, kurių reikalauja atitinkamų šalių valdžios institucijos, sąrašus, taip pat Tarptautinės sveikatos priežiūros taisyklės atitinkančias skiepavimo pažymėjimo formas. Valdžios institucijos imasi visų įmanomų priemonių, kad skiepytojai išduotų tarptautinius skiepavimo arba pakartotinio skiepavimo pažymėjimus, siekdamos vienodo jų pripažinimo.

6.6. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų sudaryti sąlygas užpildyti tarptautinius skiepavimo arba pakartotinio skiepavimo pažymėjimus, taip pat pasirūpinti, kad kuo

daugiau uostų būtų pasirenkę skiepyti.

6.7. Norma. Valdžios institucijos garantuoja, kad sanitarijos priemonės ir su sveikata susiję formalumai būtų pradami iš karto, atliekami negaištant ir taikomi nieko nediskriminuojant.

6.8. Rekomenduojama praktika. Norėdamos, *inter alia*, užtikrinti veiksmingą jūrų laivybą, valdžios institucijos turėtų pasirūpinti, kad kuo daugiau uostų turėtų tinkamas sąlygas įgyvendinti visuomenės sveikatos, gyvūnų ir augalų karantino priemonės.

6.9. Norma. Kuo daugiau valstybės uostų turi turėti parengtas medicinos priemones, kurios gali būti būtinos ir pritaikomos teikiant skubią pagalbą įguloms ir keleiviams.

6.10. Norma. Išskyrus ypatingus didelį pavojų visuomenės sveikatai keliančius atvejus, uosto sveikatos priežiūros institucijos nedraudžia laivui, kuris nėra užkrėstas arba nėra įtariama, kad gali būti užkrėstas liga ir todėl turi būti taikomas karantinas, dėl kurios nors kitos epidemiją galinčios sukelti ligos iškrauti arba pakrauti krovinį ar laivo atsargas, arba papildyti kuro ar vandens atsargas.

6.11. Rekomenduojama praktika. Vežti gyvulius, gyvūnines žaliavas, žalius gyvūninius produktus, gyvūninius maisto produktus ir augalinius produktus, kuriems taikomas karantinas, turėtų būti leidžiama konkrečiai nustatytais aplinkybėmis ir jei iškrovimo metu yra įvykdyti reikalavimai turėti pažymėjimą.

7 skyrius

Kitos nuostatos

A. Garantiniai raštai ir kitokios formos garantijos

7.1. Rekomenduojama praktika. Kai valdžios institucijos iš laivų savininkų reikalauja garantinių raštų ar kitokios formos garantijų valstybės įstatymuose ir kituose teisės aktuose, kuriuose reglamentuojami muitinės, imigracijos, visuomenės sveikatos, žemės ūkio produktų karantino ar panašūs klausimai, nustatytiems įsipareigojimams užtikrinti, jos turėtų leisti naudoti, kai įmanoma, vieną visą apimančią garantinį raštą ar kitokios formos garantiją.

B. Paslaugos uostuose

7.2. Rekomenduojama praktika. Įprastomis darbo valandomis visas įprastas paslaugas uoste valdžios institucijos turėtų teikti nemokamai. Valdžios institucijos turėtų suderinti įprastas savo tarnybų darbo valandas su įprastais didesnio darbo krūvio laikotarpiais.

7.3. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės imasi visų įmanomų priemonių organizuojamos įprastas valdžios institucijų paslaugas uostuose, kad būtų išvengta nereikalingo laivų gaišinimo, kai jie atplaukia arba pasirengia išplaukti, ir kuo trumpiau užtruktų formalumų tvarkymas, jei valdžios institucijos pakankamai anksti informuojamos apie numatomą atplaukimo arba išplaukimo laiką.

7.4. Norma. Sveikatos priežiūros institucija neima mokesčio už jokių sveikatos tyrimą ar bet kuriuo paros metu atliekamą bet kokią papildomą tiek bakteriologinį, tiek kitokį tyrimą, jei toks tyrimas būtinas apžiūros asmens sveikatos būklei nustatyti; mokestis neimamas ir už lankymąsi laive ir jo apžiūrą karantino tikslais, išskyrus laivo apžiūrą prirėkus išduoti Laivo higieninių sąlygų kontrolės pažymėjimą arba Atleidimo nuo laivo higieninių sąlygų kontrolės pažymėjimą, nei už bet kokią laivu atvykusio asmens skiepijimą ar skiepijimo pažymėjimo išdavimą. Tačiau, kai būtinos kitokios, su laivu ar jo keleiviais arba įgula susijusios priemonės ir sveikatos priežiūros institucija ima už jas mokestį, tokie mokesčiai imami pagal vieną tarifą, kuris yra vienodas visoje atitinkamoje teritorijoje ir nepriklauso nei nuo atitinkamo asmens pilietybės, nuolatinės buvimo ar gyvenamosios vietos, nei nuo laivo valstybės, vėliavos, registracijos, nei nuo to, kieno jis yra nuosavybė.

7.5. Rekomenduojama praktika. Kai valdžios institucijos teikia paslaugas ne įprastomis darbo valandomis, kurios minimos 7.2 rekomenduojamoje praktikoje, jos turėtų būti teikiamos pakankamai palankiomis sąlygomis, o kaina neturėtų viršyti faktinės paslaugų kainos.

7.6. Norma. Įvertinusios eismo srautą uoste, valdžios institucijos užtikrina, kad krovinio ir bagažo formalumų tvarkymo paslaugos būtų teikiamos neatsižvelgiant į jų vertę ar pobūdį.

7.7. Rekomenduojama praktika. Susitariančiosios Vyriausybės turėtų stengtis sudaryti susitarimus, kurių pagrindu viena Vyriausybė leistų kitai Vyriausybei prieš reisą arba jo metu imtis tam tikrų priemonių tikrinant laivus, keleivius, įgulą, bagažą, krovinį ir dokumentaciją muitinės, imigracijos, visuomenės sveikatos, augalų ir gyvūnų karantino tikslais, jei tokiomis priemonėmis supaprastinamas įforminimas laivui atplaukus į tą kitą valstybę.

C. Pagalba ekstremaliosios situacijos atveju

7.8. Norma. Valdžios institucijos sudaro palankias sąlygas atplaukti ir išplaukti laivams, kurie:

- atlieka darbus teikdami pagalbą ištikus nelaimei;
- gelbsti žmones įvykus avarijai jūroje siekiant parūpinti tokiems žmonėms saugią vietą;
- kovoja su jūrų tarša ar užsiima jos prevencija; ar
- ekstremaliųjų situacijų atvejais atlieka kitus veiksmus, kuriais siekiama gerinti saugią laivybą, žmogaus gyvybės apsaugą jūroje, gyventojų saugumą ar jūros aplinkos apsaugą.

7.9. Norma. Valdžios institucijos kuo labiau supaprastina 7.8 normoje nurodytų situacijų atvejais reikalingų asmenų, krovinio, medžiagų ir įrangos įleidimo ir įforminimo procedūras.

7.10. Norma. Valdžios institucijos garantuoja greitą specializuotos įrangos, kuri būtina saugumo priemonėms įgyvendinti, muitinį įforminimą.

D. Nacionaliniai sąlygų lengvinimo komitetai

7.11. Rekomenduojama praktika. Kiekviena Susitariančioji Vyriausybė turėtų apsvarstyti galimybę glaudžiai bendradarbiaujant su jūrų pramone parengti šiame priede išdėstytais sąlygų lengvinimo reikalavimais pagrįstą nacionalinę jūrų transporto sąlygų lengvinimo programą ir pasirūpinti, kad jos sąlygų lengvinimo programos tikslas būtų įgyvendinti visas įmanomas priemones, kuriomis būtų galima palengvinti laivų, krovinio, įgulų, keleivių, pašto ir atsargų judėjimą šalinant nereikalingas kliūtis ir išvengiant gaištatis.

7.12. Rekomenduojama praktika. Kiekviena Susitariančioji Vyriausybė turėtų įsteigti nacionalinį jūrų transporto sąlygų lengvinimo komitetą ar panašų nacionalinį koordinavimo organą, kuris skatintų nustatyti sąlygų lengvinimo priemones ir jas įgyvendinti ir koordinuotų vyriausybės departamentų, įstaigų ir kitų institucijų, susijusių su įvairiais tarptautinės jūrų laivybos aspektais arba atsakingų už juos, taip pat uosto direkcijų, uosto įrenginių ir terminalų bei laivų savininkų veiklą.

1 PRIEDĖLIS

BENDROJI DEKLARACIJA (TJO FAL forma Nr. 1)

		Atplaukimas	Išplaukimas
1.1. Laivo pavadinimas ir tipas		1.2. TJO numeris	
1.3. Šaukinys		1.4. Reiso numeris	
2. Atplaukimo / išplaukimo uostas		3. Atplaukimo / išplaukimo data ir laikas	
4. Laivo vėliavos valstybė	5. Kapitono vardas ir pavardė	6. Paskutinis / kitas įplaukimo uostas	
7. Registracijos pažymėjimas (uostas, data, numeris)		8. Laivo agento vardas ir pavardė bei kontaktinė informacija	
9. Bruto tonažas	10. Neto tonažas		
11. Trumpa informacija apie reisą (ankstesni ir vėlesni įplaukimo uostai; pabraukti tuos, kuriuose bus iškrautas likęs kroviny)			
12. Trumpas krovinio aprašymas			
13. Įgulos narių skaičius	14. Keleivių skaičius	15. Pastabos	
Priedami dokumentai (nurodyti kopijų skaičių)			
16. Krovinio deklaracija	17. Laivo atsargų deklaracija		
18. Įgulos sąrašas	19. Keleivių sąrašas	20. Su atliekų ir likučių priėmimo įrenginiais susiję laivo poreikiai	
21. Įgulos asmeninių daiktų deklaracija (tik atvykimo metu)	22. Jūrinė sveikatos deklaracija (tik atvykimo metu)		
23. Data ir kapitono, įgalioto agento ar vadovaujančiojo specialisto parašas			

Oficialiam naudojimui

KROVINIO DEKLARACIJA
(TJO FAL forma Nr. 2)

Ko
nos
ame
nto Nr.

		Atplaukimas		Išplaukimas	Puslapio numeris
1.1. Laivo pavadinimas		1.2. TJO numeris			
1.3. Reiso numeris		2. Uostas, kuriame surašomas aktas			
3. Laivo vėliavos valstybė		4. Kapitono vardas ir pavardė			
5. Pakrovimo uostas / iškrovimo uostas					
6. Žymos ir numeriai	7. Pakuočių skaičius ir rūšis, prekių aprašymas arba, jei yra, SS kodas		8. Bendrasis svoris		9. Matavimo vienetas
10. Data ir kapitono, įgalioto agento ar vadovaujančiojo specialisto parašas					

LAIVO ATSARGŲ DEKLARACIJA
(TJO FAL forma Nr. 3)

		Atplaukimas	Išplaukimas	Puslapio numeris
1.1. Laivo pavadinimas		1.2. TJO numeris		
1.3. Šaukinys		1.4. Reiso numeris		
2. Atplaukimo / išplaukimo uostas		3. Atplaukimo / išplaukimo data		
4. Laivo vėliavos valstybė		5. Paskutinis / kitas įplaukimo uostas		
6. Laive esančių asmenų skaičius		7. Buvimo laikas		
8. Gaminio pavadinimas	9. Kiekis	10. Vieta laive	11. Oficialus panaudojimas	
12. Data ir kapitono, įgalioto agento ar vadovaujančiojo specialisto parašas				

ĮGULOS ASMENINIŲ DAIKTŲ DEKLARACIJA
(TJO FAL forma Nr. 4)

Puslapio numeris

1.1. Laivo pavadinimas				1.2. TJO numeris	
1.3. Šaukinys				1.4. Reiso numeris	
2. Laivo vėliavos valstybė					
3. Nr.	4. Pavardė	5. Vardai	6. Rangas arba laipsnis	7. Asmeniniai daiktai, kurie neatleidžiami nuo muitų ir kitų mokesčių arba kuriems taikomi draudimai ar apribojimai	8. Parašas
9. Data ir kapitono, įgalioto agento ar vadovaujančiojo specialisto parašas					

						Atplaukimas		Išplaukimas		Puslapio numeris		
1.1. Laivo pavadinimas					1.2. TJO numeris			1.3. Šaukinys		1.4. Reiso numeris		
2. Atplaukimo / išplaukimo uostas					3. Atplaukimo / išplaukimo data			4. Laivo vėliavos valstybė		5. Paskutinis įplaukimo uostas		
6. Nr.	7. Pavardė	8. Vardai	9. Rangas arba laipsnis	10. Pilietybė	11. Gimimo data	12. Gimimo vieta	13. Lytis	14. Asmens dokumento rūšis	15. Asmens dokumento numeris	16. Asmens dokumentą išdavusi valstybė	17. Asmens dokumento galiojimo pabaigos data	
18. Data ir kapitono, įgalioto agento ar vadovaujančiojo specialisto parašas												

[illegible]

**PAVOJINGOJO KROVINIO
MANIFESTAS**

(TJO FAL forma Nr. 7)

(Laikantis reikalavimų, kurie nustatyti 1974 m. SOLAS konvencijos VII skyriaus 4.2 ir 7-2.2 taisyklėse, MARPOL konvencijos III priedo 4.2 taisyklėje ir IMDG kodekso 5.4 skyriaus 5.4.3.1 papunktyje)

										Puslapio numeris
1.1. Laivo pavadinimas			1.2. TJO numeris			1.3. Šaukinys				
1.4. Reiso numeris		2. Laivo vėliavos valstybė			3. Pakrovimo uostas			4. Iškrovimo uostas		
5. Sukrovimo vieta	6. Registracijos numeris	7. Žymos ir numeriai: - krovinių konteinerio identifikavimo numeris (-iai); - transporto priemonės registracijos numeris (-iai)	8. JT numeris	9. Tinkamas siunčiamo krovinio pavadinimas / (Techninės specifikacijos)	10. Klasė / (papildomas pavojus (-ai))	11. Pakavimo grupė	12. Papildoma informacija / jūrų teršalas / pliūpsnio temperatūra / ir kt.	13. Pakuočių skaičius ir rūšis	14. Masė (kg) arba talpa (L)	15. EmS
16. Laivo agentas										
16.1. Vieta ir data										
Agento parašas										