

**1965 M. KONVENCIJOS DĖL TARPTAUTINĖS JŪRŲ LAIVYBOS SĄLYGŲ
LENGVINIMO (FAL KONVENCIJOS)* KONSOLIDUOTAS TEKSTAS SU
PAKEITIMAIS, PADARYTAIS IKI 2005 M.**

KONSOLIDUOTAS FAL KONVENCIJOS TEKSTAS SU 2005 m. PAKEITIM AIS
(REZOLIUCIJA FAL.8 (32))

FAL konvencija

1965 m. Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo su pakeitimais

Tekstas su pakeitimais, padarytais iki 2005 m. (Rezoliucija FAL.8(32)).

KONVENCIJA DĖL TARPTAUTINĖS JŪRŲ LAIVYBOS SĄLYGŲ LENGVINIMO

Susitariančiosios Vyriausybės:

siekdamos palengvinti tarptautinės jūrų laivybos sąlygas supaprastinant ir kuo labiau sumažinant formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras, taikomus atplaukiant, stovint ir išplaukiant tarptautiniais reisais plaukiojantiems laivams,

susitaria:

1 straipsnis

Susitariančiosios Vyriausybės, remdamosi šios Konvencijos ir jos priedo nuostatomis, įsipareigoja imtis visų deramų priemonių, kad būtų palengvintos ir supaprastintos tarptautinės jūrų laivybos sąlygos ir kad būtų išvengta nereikalingo laivų ir juose esančių asmenų gaišinimo ir gaišaties dėl laive esančios nuosavybės.

2 straipsnis

1. Susitariančiosios Vyriausybės, remdamosi šios Konvencijos nuostatomis, įsipareigoja bendradarbiauti kuriant ir taikant priemones laivų atplaukimo, stovėjimo ir išplaukimo sąlygoms palengvinti. Tokios priemonės bus, kiek įmanoma praktiškai, ne mažiau palankios už tas, kurios taikomos kitoms tarptautinio transporto rūšims; tačiau šios priemonės gali skirtis atsižvelgiant į konkrečius reikalavimus.

2. Šioje Konvencijoje ir jos priede nustatytos priemonės tarptautinės jūrų laivybos sąlygoms lengvinti vienodai taikomos tiek pakrantės, tiek priėjimo prie jūros neturinčių Valstybių, kurių Vyriausybės yra šios Konvencijos Šalys, laivams.

3. Šios Konvencijos nuostatos netaikomos karo laivams ir pramoginėms jachtoms.

3 straipsnis

Susitariančiosios Vyriausybės įsipareigoja bendradarbiauti siekdamos kuo labiau suvienodinti formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras visais atvejais, kai toks vienodumas gali palengvinti ir pagerinti tarptautinės jūrų laivybos sąlygas, ir kuo labiau sumažinti bet kokius siekiant patenkinti specialius kiekvienos šalies poreikius būtinus formalumų, dokumentų reikalavimų ir procedūrų pakeitimus.

4 straipsnis

Siekdamos pirmiau šios Konvencijos straipsniuose išdėstytų tikslų, Susitariančiosios

* (Žin., 1999, Nr. 103-2953).

Vyriausybės įsipareigoja bendradarbiauti viena su kita arba per Tarpvvyriausybinių jūrų konsultacinę organizaciją¹ (toliau – Organizacija) visada, kai tai susiję su formalumais, dokumentų reikalavimais ir procedūromis, taip pat su jų taikymu tarptautinei jūrų laivybai.

5 straipsnis

1. Niekas šioje Konvencijoje ar jos priede neturi būti suprantama kaip kliūtis taikyti bet kokia didesnes lengvatas, kurias Susitariančioji Vyriausybė teikia arba gali teikti ateityje tarptautinei jūrų laivybai pagal savo nacionalinius įstatymus arba bet kokio kito tarptautinio susitarimo sąlygas.

2. Niekas šioje Konvencijoje ar jos priede nebus suprantama kaip draudimas Susitariančiajai Vyriausybei imtis laikinų priemonių, kurias toji Vyriausybė laiko būtinomis saugant viešąją moralę, tvarką ir saugumą arba vengiant galinčių padaryti žalą žmonių sveikatai, gyvūnams ar augalams ligų arba kenkėjų prasiskverbimo ar plitimo.

3. Visais atvejais, kurie nėra aiškiai nustatyti šioje Konvencijoje, taikomi Susitariančiųjų Vyriausybių teisės aktai.

6 straipsnis

Šioje Konvencijoje ir jos priede:

a) *Normos* – tokios priemonės, kurias vienodai taikyti, vadovaujantis šia Konvencija, Susitariančiosioms Vyriausybėms yra būtina ir įmanoma, siekiant palengvinti tarptautinės jūrų laivybos sąlygas;

b) *Rekomenduojama praktika* – tokios priemonės, kurias, pageidautina, turi taikyti Susitariančiosios Vyriausybės, siekiant palengvinti tarptautinės jūrų laivybos sąlygas.

7 straipsnis

1. Susitariančiosios Vyriausybės gali daryti pataisas šios Konvencijos priede arba vienos iš jų siūlymu arba per tuo tikslu sukviestą Konferenciją.

2. Bet kuri Susitariančioji Vyriausybė gali siūlyti Konvencijos priedo pataisą, nusiųsdama pataisos projektą Organizacijos generaliniam sekretoriui (toliau – Generalinis sekretorius):

a) Organizacijos sąlygų lengvinimo komitetas svarsto bet kokią remiantis šiuo punktu pasiūlytą pataisą, jei ji išsiuntinėjama bent prieš tris mėnesius iki šio Komiteto posėdžio. Jei pataisai pritaria du trečdaliai per balsavimą Komiteje buvusių ir balsavusių Susitariančiųjų Vyriausybių, Generalinis sekretorius išsiuntinėja pataisą visoms Susitariančiosioms Vyriausybėms.

b) Bet kokia pagal šį punktą priimta Konvencijos priedo pataisa įsigalioja praėjus 15 mėnesių nuo to, kai Generalinis sekretorius išsiunčia pasiūlymą visoms Susitariančiosioms Vyriausybėms, nebent per 12 mėnesių nuo išsiuntimo bent trečdalis Susitariančiųjų Vyriausybių raštu praneša Generaliniam sekretoriui, kad jos pasiūlymo nepriima.

c) Generalinis sekretorius informuoja visas Susitariančiąsias Vyriausybes apie bet kokią, pagal b papunktį gautą pranešimą ir apie [pataisos] įsigaliojimo datą.

d) Toji pataisa neprivaloma Susitariančiosioms Vyriausybėms, kurios pataisos nepriima, tačiau jos privalo laikytis šios Konvencijos 8 straipsnyje išdėstytos procedūros.

3. Generalinis sekretorius sušaukia Susitariančiųjų Vyriausybių konferenciją priedo pataisoms svarstyti, kai to prašo bent trečdalis šių Vyriausybių. Visos tokios konferencijos dviejų trečdalių per balsavimą buvusių ir balsavusių Susitariančiųjų Vyriausybių balsų

¹ Organizacijos pavadinimas pakeistas į „Tarptautinė jūrų organizacija“ remiantis Organizacijos konvencijos pakeitimais, kurie įsigaliojo 1982 m. gegužės 22 d.

dauguma priimtose pataisose įsigalioja praėjus šešioms mėnesiams nuo tos dienos, kai Generalinis sekretorius praneša Susitariančiosioms Vyriausybėms apie pataisų priėmimą.

4. Generalinis sekretorius nedelsdamas informuoja visas Vyriausybes signatares apie bet kokių pataisų remiantis šiuo straipsniu priėmimą ir įsigaliojimą.

8 straipsnis

1. Susitariančioji Vyriausybė, kuri mano, jog neįmanoma vykdyti kurią nors normą, visiškai suderinant ją su savo pačios formalumais, dokumentų reikalavimais ir procedūromis, arba kuri dėl ypatingų priežasčių laiko, jog būtina priimti tos normos neatitinkančius formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras, informuoja apie tai Generalinį sekretorių ir praneša jam apie jos pačios praktikos ir tos normos skirtumus. Tokį pranešimą ta Vyriausybė turi padaryti kuo greičiau, kai tik ši Konvencija įsigalioja arba priėmusi tuos skirtingus formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras.

2. Apie visus tokius įvedus normos pataisą arba priėmus naują normą atsiradusius skirtumus Susitariančioji Vyriausybė praneša Generaliniam sekretoriui kuo greičiau tokiai pataisytai ar naujai priimtai normai įsigaliojus arba priėmus tuos skirtingus formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras, ir tame pranešime gali būti nurodyta, kokių veiksmų ji siūlo imtis, kad tie formalumai, dokumentų reikalavimai ir procedūros visiškai atitiktų pataisytą arba naujai priimtą normą.

3. Susitariančiosios Vyriausybės raginamos savo formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras kiek galima derinti su rekomenduojama praktika. Bet kuri iš Susitariančiųjų Vyriausybių, suderinusi savo formalumus, dokumentų reikalavimus ir procedūras su kuria nors Rekomenduojama praktika, praneša apie tai Generaliniam sekretoriui.

4. Generalinis sekretorius informuoja Susitariančiąsias Vyriausybes apie bet kokią jam remiantis ankstesniais šio straipsnio punktais atsiųstą pranešimą.

9 straipsnis

Generalinis sekretorius šaukia Susitariančiųjų Vyriausybių konferenciją šiai Konvencijai patikslinti arba keisti, jei to prašo bent trečdalis Susitariančiųjų Vyriausybių. Bet koks patikslinimas arba pataisos įteisinami dviejų trečdalių Konferencijos balsų dauguma, o vėliau Generalinis sekretorius juos patvirtina ir išsiuntinėja visoms Susitariančiosioms Vyriausybėms priimti. Praėjus vieniems metams nuo to, kai du trečdaliai Susitariančiųjų Vyriausybių priėmė patikslinimus arba pataisas, kiekvienas patikslinimas arba pataisa įsigalioja visoms Susitariančiosioms Vyriausybėms, išskyrus tas, kurios iki joms įsigaliojant pareiškė, kad nepriima tų patikslinimo arba pataisos. Priėmimo metu Konferencija gali dviejų trečdalių balsų dauguma nuspręsti, kad kuris nors patikslinimas arba pataisa yra tokio pobūdžio, jog bet kuri Susitariančioji Vyriausybė, padariusi tokį pareiškimą ir per vienus metus nuo patikslinimo arba pataisos įsigaliojimo nepriėmusi tų patikslinimo arba pataisos, šiam laikotarpiui pasibaigus liaujasi buvusi Konvencijos Šalimi.

10 straipsnis

1. Šią Konvenciją galima pasirašyti per šešis mėnesius nuo šios datos ir nuo tada prie jos bus galima prisijungti.

2. Valstybių, kurios yra vienos iš Jungtinių Tautų specializuotųjų agentūrų ar Tarptautinės atominės energijos agentūros narės ar Tarptautinio Teisingumo Teismo statuto šalys, Vyriausybės gali tapti šios Konvencijos Šalimis:

- a) pasirašydamos be išlygų dėl priėmimo;
- b) pasirašydamos su išlygomis dėl priėmimo ir vėliau jas priimdamos; arba
- c) prisijungdamos.

Priimama arba prisijungiama deponuojant Generaliniam sekretoriui atitinkamą dokumentą.

3. Bet kurios, teisės tapti Konvencijos Šalimi pagal šio straipsnio 2 punktą neturinčios, Valstybės Vyriausybė, siekdama tapti Šalimi, gali dėl to kreiptis per Generalinį sekretorių ir bus priimta kaip Šalis vadovaujantis 2 punktu, jei jos paraiškai pritars du trečdaliai Organizacijos narių, neįskaitant asocijuotų narių.

11 straipsnis

Ši Konvencija įsigalios po 60 dienų nuo tos dienos, kai bent 10-ties Valstybių Vyriausybės bus arba pasirašiusios ją be išlygų dėl priėmimo, arba deponavusios priėmimo ar prisijungimo dokumentus. Vyriausybei, kuri šią Konvenciją priims arba prisijungs prie jos vėliau, ji įsigalios po 60 dienų nuo priėmimo ar prisijungimo dokumento deponavimo.

12 straipsnis

Praėjus trejiems metams nuo šios Konvencijos įsigaliojimo Susitariančiajai Vyriausybei, ta Vyriausybė gali ją denonsuoti, pranešdama apie tai raštu Generaliniam sekretoriui, kuris informuoja visas Susitariančiąsias Vyriausybes apie tokio pranešimo turinį ir gavimo datą. Toks denonsavimas įsigalioja per vienus metus arba per ilgesnį, skaičiuojant nuo tos dienos, kai Generalinis sekretorius gauna pranešimą, laikotarpį, kuris gali būti nurodytas pranešime.

13 straipsnis

1. a) Jungtinės Tautos, kai jos administruoja globojamąją teritoriją, arba bet kuri už teritorijos tarptautinius santykius atsakinga Susitariančioji Vyriausybė kuo skubiau tariasi su tokios teritorijos institucijomis, siekdamos išplėsti šios Konvencijos taikymą tai teritorijai ir gali bet kuriuo metu paskelbti, įteikdamos Generaliniam sekretoriui rašytinį pranešimą, kad Konvencija imta taikyti tai teritorijai.

b) Ši Konvencija taikoma minimai teritorijai nuo to pranešimo gavimo dienos arba nuo tos dienos, kuri gali būti nurodyta pranešime.

c) Šios Konvencijos 13 straipsnio nuostatos galioja bet kokiai teritorijai, kuriai remiantis šiuo straipsniu imta taikyti Konvenciją; šiuo tikslu formuluotė „pačios nustatyti formalumai, dokumentų reikalavimai ir procedūros“ apima ir toje teritorijoje galiojančias nuostatas.

d) Ši Konvencija nustoja galioti bet kokiai teritorijai praėjus vieniems metams nuo tada, kai Generalinis sekretorius gauna atitinkamą pranešimą, arba nuo vėlesnės datos, kuri gali būti jame nurodyta.

2. Generalinis sekretorius informuoja visas Susitariančiąsias Vyriausybes apie šios Konvencijos taikymo išplėtimą bet kuriai teritorijai pagal šio straipsnio 1 punktą, kiekvienu atveju nurodydamas datą, nuo kurios Konvencijos taikymas yra taip išplėstas.

14 straipsnis

Generalinis sekretorius informuoja visas Vyriausybes signatares, visas Susitariančiąsias Vyriausybes ir visus Organizacijos narius apie:

- a) parašus, pridėtus prie šios Konvencijos, ir atitinkamas datas;
- b) priėmimo ir prisijungimo dokumentų deponavimą kartu su jų deponavimo datomis;
- c) šios Konvencijos įsigaliojimo pagal 11 straipsnį datą;
- d) bet kokią pagal 12 ir 13 straipsnius gautą pranešimą ir atitinkamą datą;
- e) bet kokios konferencijos sušaukimą pagal 7 arba 9 straipsnį.

15 straipsnis

Ši Konvencija ir jos priedas deponuojama Generaliniam sekretoriui, kuris nusiunčia patvirtintus nuorašus Vyriausybėms signatarėms ir prisijungiančioms Vyriausybėms. Šiai Konvencijai įsigaliojus, Generalinis sekretorius vadovaudamasis Jungtinių Tautų Chartijos 102 straipsniu ją įregistruoja.

16 straipsnis

Ši Konvencija ir jos priedas surašyti anglų ir prancūzų kalbomis, abu tekstai yra autentiški. Oficialūs vertimai parengiami rusų ir ispanų kalbomis ir deponuojami kartu su pasirašytais originalais.

Tai patvirtindami, toliau nurodyti atitinkamų Vyriausybių tinkamai įgalioti atstovai pasirašė šią Konvenciją.²

Priimta Londone 1965 metų balandžio mėnesio devintąją dieną.

² Parašai praleisti.

1 skyrius Apibrėžtys ir bendrosios nuostatos

A. Apibrėžtys

Šio priedo nuostatose vartojamiems terminams priskiriamos tokios reikšmės:

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

Kroviny – bet kokie laivu vežami dirbiniai, gaminiai, prekės ir visų rūšių daiktai, išskyrus paštą, laivo atsargas, laivo atsargines dalis, laivo įrangą, įgulos asmeninius daiktus ir keleivių bagažą.

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

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

Kruizinis laivas – tarptautinį reisą atliekantis laivas, kuris veža grupinėje programoje dalyvaujančius ir gyvenančius laive keleivius, atlieka iš anksto numatytus laikinus turistinius vizitus į vieną arba daugiau skirtingų uostų ir reiso metu paprastai:

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

Muitinis įforminimas – muitinės formalumų, būtinų siekiant leisti įvežti prekes vidaus vartojimui ar jas išvežti ar taikyti joms kitą muitinės procedūrą, atlikimas.

Muitinės leidimas – muitinės procedūra, siekiant, kad prekės, kurioms taikomas muitinis įforminimas, būtų perduotos disponuoti atitinkamiems asmenims.

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

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

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

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

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 vežimo sutartį ar kitą panašų susitarimą.

Uostas – bet koks uostas, pakrantės terminalas, laivas ir remonto įmonė ar reidas, kuriuose paprastai pakraunami, iškraunami, remontuojami ir inkaruojami laivai ar bet kuri kita vieta, į kurią laivai gali įplaukti.

Pašto siuntos – korespondencija ir kiti objektai, kurie pašto administracijoms patikėti vežti laivu ir kuriuos reikia pristatyti pašto administracijoms laivo įplaukimo uostuose.

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

Saugumo priemonės – vadovaujantis tarptautiniais susitarimais parengtos ir įgyvendintos priemonės saugumui laivuose ir uostų teritorijose, įrenginiuose (terminaluose) ir tarptautine tiekimo grandine judančių prekių saugumui padidinti, siekiant išvengti neleistinų veiksmų prieš laivų keleivius ir įgulas.³

³ Remiamasi 1988 m. Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą

Laivo savininkas – subjektas, kuriam priklauso laivas arba kuris jį eksploatuoja – tiek fizinis asmuo, tiek korporacija ar kitas juridinis asmuo, tiek bet koks savininko ar naudotojo vardu veikiantis asmuo.

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 reikmenis kaip gelbėjimo valtys, gelbėjimo įranga, baldai, laivo aparatūros (rampos) ir panašūs daiktai.

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

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

Išleidimas į krantą – leidimas įgulos nariui būti krante laivui stovint uoste, kai tokio buvimo geografinius ir laiko apribojimus, jei tokių yra, gali nustatyti valdžios institucijos.

Keleivis be bilieto – laive ar krovinyje, kuris vėliau pakraunamas į laivą, be laivo savininko ar kapitono ar 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.

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 ir skirtos reeksportui per tam tikrą laiką ir niekaip nepakitę, išskyrus įprastą su jų naudojimu susijusį nusidėvėjimą.

Atvykimo laikas – laikas, kai laivas pirmą kartą sustoja uoste arba išmesdamas inkarą, arba prisišvartuodamas uosto doke.

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

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*), žmonių saugumui ar sveikatai keliančiomis problemomis, kaip, pavyzdžiui, neleistini prieš jūreivystės saugumą nukreipti veiksmai ir neteisėtas narkotinių bei psichotropinių medžiagų vežimas, arba siekiant, kad neprasiskverbtų ir neplistų žala gyvūnams arba augalams darančios ligos ar kenkėjai.

1.1. **Norma.** Valdžios institucijos visada stengiasi reikalauti teikti tik esminę informaciją ir kuo labiau sumažinti informacijos vienetų skaičių.

1.1.1. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų atsižvelgti į įdiegus elektroninių informacijos mainų sistemas galinčius atsirasti padarinius dėl lengvinimo ir turėtų apsvarstyti juos kartu su laivų savininkais ir visomis kitomis suinteresuotomis šalimis.

Reikėtų supaprastinti galiojančius informacijos reikalavimus bei kontrolės procedūras ir atkreipti dėmesį į tai, kad pageidautina siekti suderinamumo su kitomis atitinkamomis informacijos sistemomis.

1.2. **Rekomenduojama praktika.** Neatsižvelgiant į tai, kad tam tikriems tikslams skirti dokumentai gali būti atskirai nustatyti ir būtini šiame priede, valdžios institucijos,

(SUA konvencija), Tarptautiniu laivų ir uostų įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksu (ISPS kodeksas), 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) XI-2 skyriumi.

atsižvelgdamos į tų, kurie privalo pildyti dokumentus, interesus, taip pat į dokumentų naudojimo tikslus, turėtų pasirūpinti, kad bet kurie du ar daugiau dokumentų būtų jungiami į vieną visada, kai tai įmanoma ir kai tai duoda apčiuopiamą palengvinimą.

1.3. Rekomenduojama praktika. Susitariančiųjų Šalių taikomos saugumo ar narkotikų kontrolės sumetimais priemonės ir procedūros turėtų būti veiksmingos ir, jei įmanoma, pagrįstos informacinių technologijų taikymu. 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

1.4. Norma. Susitariančiosios Vyriausybės, diegdamos elektroninių informacijos mainų sistemas, kurias valdžios institucijos reikalauja taikyti laivų atplaukimo, stovėjimo ir išplaukimo, asmenų ir krovinių įforminimo procedūroms supaprastinti, turėtų skatinti valdžios institucijas ir kitas suinteresuotas šalis (laivų savininkus, vežimo bendroves, jūrų uostus ir (arba) krovinių vežimo agentus ir t. t.) keistis duomenimis elektroniniu būdu, laikantis atitinkamų JT standartų, įskaitant JT valdymo, prekybos ir transporto dokumentų elektroninės perdavimo sistemos (JT / EDIFACT) standartus.

1.5. Norma. Valdžios institucijos pripažįsta bet kokius popierinius įforminimo procedūroms reikalingus dokumentus, kurie pateikiami paprastame popieriuje naudojant duomenų apdorojimo technines priemones, jei jie yra įskaitomi, atitinka FAL konvencijos dokumentų išdėstymą ir jei juose yra būtina informacija.

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

1.7. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, planuodamos, diegdamos ir keisdamos įforminimo procedūrose 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 nebūtinės;
- c) nustatyti, kurias procedūras reikia kompiuterizuoti;
- d) kuo labiau laikytis Jungtinių Tautų (JT) rekomendacijų ir atitinkamų ISO standartų;
- e) pritaikyti šias sistemas daugiaryšėms paraiškoms; ir
- f) imtis deramų veiksmų, kad šių sistemų įdiegimo kaina naudotojams ir kitoms

privatioms šalims būtų kuo mažesnė.

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

1.8. Norma. Valdžios institucijos, diegdamos elektroninių informacijos mainų sistemas, siekiant supaprastinti įforminimo procedūras, skatina laivybos veiklos vykdytojus ir kitas suinteresuotas šalis jas taikyti, tačiau nesumažina teikiamų paslaugų operatoriams, kurie tokių sistemų nenaudoja.

1.8.1. Rekomenduojama praktika. Susitariančiosios Vyriausybės skatina valdžios institucijas diegti priemones, kurios leistų prekybos ir transporto bendrovėms, įskaitant laivus, pateikti vengiant dubliavimosi visą valdžios institucijoms būtiną, su laivų atplaukimu, stovėjimu ir išplaukimu, asmenimis ir krovinių susijusią informaciją vienam įplaukimo uostui.

D. Neteisėta narkotikų prekyba

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 narkotiku vežimu ir kartu labiau lengvindamos laivybos sąlygas. Tokie susitarimai galėtų būti grindžiami Muitinių bendradarbiavimo tarnybos⁴ susitarimo memorandumais ir susijusiomis gairėmis.

1.10. **Norma.** Kai valdžios institucijoms, laivų savininkams ir kitoms suinteresuotoms šalims suteikiama galimybė susipažinti su neskelbtina komercine ir kita informacija (kai tai yra nustatyta bendradarbiavimo susitarimuose), su šia informacija turi būti elgiamasi kaip su slapta.

E. Techninės kontrolės priemonės

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

- krovinių išleidimu / įforminimu;
- saugumo reikalavimais ir
- gebėjimu kovoti su kontrabanda, taip sudarant sąlygas teisėtai asmenų ir prekių apyvartai.

2 skyrius

Laivo atplaukimas, stovėjimas ir išplaukimas

Šiame skyriuje pateikiamos nuostatos dėl formalumų, kurių valdžios institucijos reikalauja iš laivų savininkų laivui atplaukiant, stovint ir išplaukiant. Šios nuostatos neturi būti suprantamos kaip kliūtis atitinkamoms valdžios institucijoms reikalauti, kad pažymėjimai ir kiti laive turimi, su jo registracija, matmenimis, saugumu, įgulos komplektavimu ir kitais atitinkamais dalykais susiję dokumentai būtų pateikti patikrinti.⁵

A. Bendrosios nuostatos

2.1. **Norma.** Atplaukiant arba išplaukiant laivams, kuriems taikoma ši Konvencija, valdžios institucijos neturi reikalauti pateikti tam, kad pasilikti sau, jokių dokumentų, išskyrus tuos, kurie minimi šiame skyriuje. Tie dokumentai yra tokie:

- Bendroji deklaracija;
- Krovinio deklaracija;
- Laivo atsargų deklaracija;
- Įgulos daiktų deklaracija;
- Įgulos sąrašas;
- Keleivių sąrašas;
- Pavojingio krovinio deklaracija;
- Dokumentas, būtinas paštui pagal Pasaulinę pašto konvenciją;
- Jūrinė sveikatos deklaracija.

Pastaba.

Parengtos tokios 1 priede pateiktos FAL formos:

- Bendroji deklaracija – FAL forma Nr. 1;
- Krovinio deklaracija – FAL forma Nr. 2;
- Laivo atsargų deklaracija – FAL forma Nr. 3;
- Įgulos daiktų deklaracija – FAL forma Nr. 4;
- Įgulos sąrašas – FAL forma Nr. 5;
- Keleivių sąrašas – FAL forma Nr. 6;
- Pavojingio krovinio deklaracija – FAL forma Nr. 7.

2.1.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės neturi reikalauti jokių, su laivų įforminimo

⁴ Nuo 1994 m. žinoma kaip Pasaulio muitinių organizacija.

⁵ Žr. aplinkraščius: FAL.2 / Circ.87-MEPC (TJO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas) / Circ.426-MSA (TJO Jūrų saugumo komitetas) / Circ.1151.

dokumentais susijusių konsulinių formalumų, rinkliavų ar mokesčių.

2.1.2. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų parengti procedūras, kaip panaudoti išankstinę atplaukimo ir išplaukimo informaciją, siekdamas palengvinti informacijos, kurios reikalauja valdžios institucijos dėl vėlesnio pagreitinto krovinių ar asmenų išleidimo / įforminimo, 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 daug anksčiau iki to momento, kai laivas paliko išplaukimo šalį. Tačiau be pagrindinės taisyklės, nacionalinės teisės aktuose galėtų būti nustatytos išimtys, jei kelionei būtinas laikas trumpesnis už nustatytą pagrindinėje taisyklėje.

2.1.4. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti pateikti atskirai Bendrosios deklaracijos, Krovinio deklaracijos, Įgulos sąrašo ir Keleivių sąrašo, jei išankstinę atplaukimo informacija apima šiuose dokumentuose pateikiamus duomenų elementus.

2.1.5. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų:

a) parengti išankstinei atplaukimo ir išplaukimo informacijai pateikti skirtas elektroninio duomenų perdavimo sistemas ir

b) apsvarstyti išankstinės atplaukimo ir išplaukimo informacijos pakartotinį ar tolesnį panaudojimą vėlesnėse procedūrose, kaip visos asmenims ir kroviniams išleisti / įforminti būtinos informacijos dalį.

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 kita nei ši informacija:

- laivo pavadinimas, tipas ir TJO numeris,
- šaukinys,
- laivo vėliavos valstybė,
- žinios apie registraciją,
- žinios apie tonažą,
- kapitono vardas ir pavardė,
- laivo agento vardas ir pavardė bei kontaktinė informacija,
- trumpas krovinio apibūdinimas,
- įgulos narių skaičius,
- keleivių skaičius,
- trumpos žinios apie reisą,
- atplaukimo data ir laikas arba išplaukimo data,
- atplaukimo arba išplaukimo uostas,
- laivo stovėjimo uoste vieta,
- su atliekų ir likučių priėmimo įrenginiais susiję laivo reikalavimai,
- paskutinis / kitas įplaukimo uostas.

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

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

2.3.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad

Krovinio deklaracijoje būtų pateikiama kita nei ši informacija:

a) atplaukimo

- laivo pavadinimas ir TJO numeris,
- laivo vėliavos valstybė,
- kapitono vardas ir pavardė,
- šaukinys,
- krovinio pakrovimo uostas,
- uostas, kuriame surašomas aktas,
- konteinerio identifikacija, jei reikia, žymos ir numeriai, pakuočių skaičius ir rūšis, prekių kiekis ir aprašymas arba, jei yra, SS kodas⁶,
- krovinio, kuris turi būti iškrautas atitinkamame uoste, vežimo dokumento numeriai,
- uostai, kuriuose bus iškrautas laive liekantis krovinys,
- pradiniai uostai, iš kurių pagal daugiarūšio vežimo dokumentus arba konosamentą vežamos prekės.

b) išplaukimo

- laivo pavadinimas ir TJO numeris,
- laivo vėliavos valstybė,
- kapitono vardas ir pavardė,
- šaukinys,
- iškrovimo uostas,
- kai tai susiję su atitinkamame uoste pakrautomis prekėmis: konteinerio identifikavimu, kai reikia, žymos ir numeriai, pakuočių skaičius ir rūšis, prekių kiekis ir aprašymas,
- atitinkamame uoste pakrauto krovinio vežimo dokumento numeris.

Pastaba. Siekiant Krovinio deklaracijoje tinkamai apibūdinti pakuočių numerį ir rūšį, laivų savininkai ir kitos suinteresuotos šalys turėtų užtikrinti, kad būtų naudojama prekių išorinė pakuotė. Jei prekės sudėtos ant padėklų, ant padėklo (-ų) turėtų būti nurodyta pakuočių numeris ir rūšis. Jei ant padėklo esančios prekės nesupakuotos, turėtų būti remiamasi ant padėklo esančių prekių kiekiu ir aprašymu.

Pastaba. Siekiant palengvinti valdžios institucijoms reikalingos informacijos apdorojimą, visos susijusios šalys turėtų taikyti atitinkamą prekių apibūdinimą ir susilaikyti nuo bendrų sąvokų, tokių kaip „bendras krovinys“, „dalys“ ir pan., vartojimo.

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

2.3.3. Norma. Valdžios institucijos pripažįsta Krovinio deklaraciją, kai ji yra datuota ir pasirašyta kapitono, laivo agento ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto asmens arba patvirtinta atitinkamoms valdžios institucijoms priimtinu būdu.

2.3.4. Norma. Be Krovinio deklaracijos, valdžios institucijos pripažįsta ir laivo manifesto nuorašą, jei jame yra bent ta informacija, kuri būtina pagal 2.3.1 rekomenduojamą praktiką ir 2.3.2 normą, ir jei jis pasirašytas ar patvirtintas ir datuotas kaip nurodyta 2.3.3 normoje.

2.3.4.1. Rekomenduojama praktika. Kaip alternatyvą 2.3.4 normai, valdžios institucijos galėtų 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

⁶ Konvencija dėl suderintos prekių aprašymo ir kodavimo sistemos: taip pat žinoma „Suderintos sistemos“ (SS) pavadinimu. Ši tarptautinė konvencija įsigaliojo 1988 m. sausio 1 d.; jos tikslas – nustatyti aprašymo ir kodavimo sistemą, skirtą naudotis muitinių administracijoms, pažymint prekes ar prekių grupes siekiant nustatyti muitų tarifus ir rinkti statistinę informaciją.

savimi turimų nedeklaruotų paketų, jei informacija apie šiuos paketus pateikiama atskirai.

Pastaba. Informacija apie nedeklaruotus paketus turėtų būti pateikiama atskiroje formoje ir apimti atitinkamus, paprastai Krovinio deklaracijoje pateikiamus informacijos elementus. Galėtų būti naudojama TJO krovinio deklaracijos forma pakeitus jos pavadinimą, pavyzdžiui, taip: „Nedeklaruotų paketų sąrašas“.

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 yra datuota ir pasirašyta kapitono, laivo agento ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto ir turinčio asmeninės informacijos apie su laivo atsargomis susijusius faktus asmens ar patvirtinta atitinkamoms valdžios institucijoms priimtinu būdu.

2.5. **Norma.** Įgulos daiktų deklaracija yra pagrindinis, teikiantis valdžios institucijoms reikalingą informaciją apie įgulos daiktus, dokumentas. Jos nereikalaujama išvykstant.

2.5.1. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Įgulos daiktų deklaraciją, kai ji yra datuota ir pasirašyta kapitono, laivo agento ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto asmens arba patvirtinta atitinkamoms valdžios institucijoms priimtinu būdu. Be to, valdžios institucijos gali reikalauti, kad kiekvienas įgulos narys pasirašytų arba, jei negali to padaryti, padėtų savo ženklą toje deklaracijos vietoje, kurioje išvardyti jo asmeniniai daiktai.

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

2.6. **Norma.** Įgulos sąrašas yra pagrindinis dokumentas, suteikiantis valdžios institucijoms reikalingą 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 tokia informacija:

- laivo pavadinimas ir TJO numeris,
- laivo vėliavos valstybė,
- šaukinys,
- pavardė,
- vardai,
- pilietybė,
- rangas arba laipsnis,
- gimimo vieta ir data,
- tapatybės patvirtinimo dokumento rūšis ir numeris,
- atplaukimo data ir uostas,
- paskutinis įplaukimo uostas.

2.6.2. **Norma.** Valdžios institucijos pripažįsta Įgulos sąrašą, kai jis yra datuotas ir pasirašytas kapitono, laivo agento ar kokio kito kapitono tinkamai įgalioto asmens arba patvirtintas atitinkamoms valdžios institucijoms priimtinu būdu.

2.6.3. **Norma.** Valdžios institucijos paprastai nereikalauja kiekvieną kartą pateikti Įgulos sąrašo tais atvejais, kai pagal iš anksto numatytą programą plaukiojantis laivas atplaukia į tą patį uostą bent vieną kartą per 14 dienų ir kai įgulos sudėtis nėra pasikeitusi. Tokiu atveju atitinkamoms valdžios institucijoms priimtinu būdu perduodamas pareiškimas, kad „Pokyčių nėra“.

2.6.4. **Rekomenduojama praktika.** 2.6.3 normoje nurodytomis aplinkybėmis, tačiau, kai įgulos sudėtis yra mažai pasikeitusi, valdžios institucijos paprastai neturėtų reikalauti pateikti naują išsamų Įgulos sąrašą, o turėtų pripažinti esamą Įgulos sąrašą su nurodytais pokyčiais.

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

išplaukiant.

2.7.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti Keleivių sąrašo per trumpus jūrų reisus arba mišrius laivų / geležinkelio reisus tarp kaimyninių šalių.

2.7.2. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad prie Keleivių sąrašo būtų pridėta keleivių, kurių pavardės yra tame sąrašė, įsėdimo arba išlipimo kortelės. Tačiau tais atvejais, kai valdžios institucijos susiduria su ypatingomis, didelį pavojų visuomenės sveikatai keliančiomis problemomis, iš į tarptautinę kelionę vykstančio asmens gali būti pareikalauta, kad atvykęs jis raštu nurodytų adresą, kuriuo vyksta.

2.7.3. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad Keleivių sąrašė būtų pateikiama kita nei ši informacija:

- laivo pavadinimas ir TJO numeris,
- šaukinys,
- laivo vėliavos valstybė,
- pavardė,
- vardai,
- pilietybė,
- gimimo data,
- gimimo vieta,
- keleivio pateikto tapatybės patvirtinimo dokumento rūšis,
- tapatybės patvirtinimo dokumento serijos numeris,
- įlipimo uostas,
- išlipimo uostas,
- laivo atplaukimo data ir uostas,
- ar keleivis vyksta tranzitu ar ne.

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

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

2.8. Norma. Pavojingų krovinių deklaracija yra pagrindinis, suteikiantis valdžios institucijoms būtiną informaciją apie pavojingus krovinius dokumentas.

2.8.1. Norma. Valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad Pavojingų krovinių deklaracijoje būtų pateikiama kita nei ši informacija:

- laivo pavadinimas,
- šaukinys,
- TJO numeris,
- laivo vėliavos valstybė,
- kapitono vardas ir pavardė,
- reiso dokumentas,
- krovinių pakrovimo uostas,
- iškrovimo uostas,
- ekspeditorius,
- registravimo / identifikavimo numeris,
- žymos ir skaičiai,
- konteinerio identifikavimo numeris (-iai),
- transporto priemonės registravimo numeris (-iai),
- pakuočių skaičius ir rūšis,
- tikslus vežamo krovinių pavadinimas,
- klasė,
- JT numeris,

- pakuotės grupė,
- papildoma rizika,
- pliūpsnio temperatūra (°C, c. c.),
- jūrų teršalas,
- masė (kg) – bendroji / grynoji,
- EmS numeris,
- sukrovimo laive vieta.

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

2.10. **Norma.** Jūrinė sveikatos deklaracija yra pagrindinis dokumentas, kuriame pateikiama uosto sveikatos apsaugos institucijoms būtina, su sveikatos apsaugos būkle laivui plaukiant maršrutu ir atplaukiant į uostą susijusi informacija.

C. Atplaukiant reikalingi dokumentai

2.11. **Norma.** Laivui atplaukiant į uostą, valdžios institucijos nereikalauja daugiau nei:

- 5 Bendrosios deklaracijos kopijų,
- 4 Krovinio deklaracijos kopijų,
- 4 Laivo atsargų deklaracijos kopijų,
- 2 Įgulos asmeninių daiktų deklaracijos kopijų,
- 4 Įgulos sąrašo kopijų,
- 4 Keleivių sąrašo kopijų,
- 1 Pavoingo krovinio deklaracijos kopijos,
- 1 Jūrinės sveikatos deklaracijos kopijos.

D. Reikalingi išplaukimo dokumentai

2.12. **Norma.** Laivui išplaukiant iš uosto, valdžios institucijos nereikalauja daugiau nei:

- 5 Bendrosios deklaracijos kopijų,
- 4 Krovinio deklaracijos kopijų,
- 3 Laivo atsargų deklaracijos kopijų,
- 2 Įgulos sąrašo kopijų,
- 2 Keleivių sąrašo kopijų,
- 1 Pavoingo krovinio deklaracijos kopijos.

2.12.1. **Norma.** Išplaukiant iš uosto, naujos Krovinio deklaracijos nereikalaujama tam kroviniai, kuris buvo deklaracijos objektas atplaukiant į tą uostą ir kuris liko laive.

2.12.2. **Rekomenduojama praktika.** Išplaukiant atskiros Laivo atsargų deklaracijos nereikalaujama toms laivo atsargoms, kurios buvo deklaracijos objektas atplaukiant, taip pat toms atsargoms, kurios buvo pakrautos uoste ir kurios nurodytos kitame, tame uoste pateiktame muitinės dokumente.

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

2.13⁷

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

2.14. **Rekomenduojama praktika.** Atsižvelgiant į laivui atplaukus į pirmąjį įplaukimo uostą Valstybės teritorijoje atliktas procedūras, bet kuriame vėlesniame tos šalies įplaukimo uoste, jei laivas į jį atvyko neužplaukęs į joki kitos šalies uostą, valdžios institucijos turėtų reikalauti kuo mažiau formalumų ir dokumentų.

⁷ 2.13 punkto eilės numeriai rezervuojami būsimam panaudojimui.

F. Dokumentų pildymas

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

2.16. **Norma.** Valdžios institucijos 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, atspausťą, parašytą simboliais ar padarytą bet kokiomis kitomis mechaninėmis arba elektroninėmis priemonėmis, jei tai neprieštarauja nacionaliniams įstatymams. Informacija, kuri perduodama ne popierine forma, patvirtinama atitinkamoms valdžios institucijoms priimtinu būdu.

2.17. **Norma.** Šalies, kurioje yra numatomas bet kuris 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 reikalaujant, kad vizos išdavimo ar panašiu tikslu būtų pateiktas keleivio arba įgulos nario pasas ar kitas tapatybės patvirtinimo dokumentas.

G. Klaidos dokumentuose ir nuobaudos už jas

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

2.19. **Norma.** Jei šiame priede nustatytuose, laivo savininko ar kapitono arba jų vardu pasirašytuose arba kitaip patvirtintuose dokumentuose randama klaidų, valdžios institucijos neskiria jokių nuobaudų, prieš tai nesuteikusias galimybes įrodyti, kad tos klaidos nebuvo tyčinės, rimtos, atsiradusios dėl pakartotinio nerūpestingumo ir padarytos siekiant pažeisti įstatymus ar kitus teisės aktus.

H. Specialios sąlygų sudarymo priemonės laivams, įplaukiantiems į uostus siekiant iškelti į krantą sergančius ar sužeistus įgulos narius, keleivius arba kitus asmenis, kuriems reikalinga skubi medicinos pagalba

2.20. **Norma.** Valdžios institucijos bendradarbiauja su laivo savininku siekdamos užtikrinti, kad laivui ketinant įplaukti į uostą vien tik tam, kad iškeltų į krantą sergančius ar sužeistus įgulos narius, keleivius 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 laivui atplaukiant, valdžios institucijos per radiją, kai įmanoma, arba kitais greičiausiais turimais kanalais informuoja kapitoną apie dokumentus ir procedūras, būtinus norint skubiai iškelti į krantą sergančius ar sužeistus asmenis ir be gaisaties atlikti laivo kontrolę.

2.22. **Norma.** Laivams, atplaukiantiems į uostą tokiu reikalu ir ketinantiems tuojau pat iš jo išplaukti, valdžios institucijos suteikia pirmenybę švartuojantis, jei sergančio asmens būklė arba jūros sąlygos neleidžia saugiai išsilaipinti plaukiant arba uosto prieigose.

2.23. **Norma.** Iš laivų, atplaukiančių į uostą tokiu reikalu ir ketinančių tuojau pat iš jo išplaukti, valdžios institucijos paprastai nereikalauja 2.1 normoje išvardytų dokumentų, išskyrus Jūrinę sveikatos deklaraciją ir Bendrąją deklaraciją, jei be pastarosios neįmanoma apsieiti.

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 su laivo atplaukimu susijusias kontrolės priemonės valdžios institucijos vykdo prieš sergančių ar sužeistų asmenų iškėlimą į krantą, skubiai medicinos pagalbai ir sveikatos apsaugos priemonėms teikiama pirmenybė prieš šias kontrolės priemones.

2.26. **Norma.** Tais atvejais, kai būtinos garantijos arba įsipareigojimai dėl tų 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 sveikatos apsaugos priemonėms teikiama pirmenybė prieš bet kokias 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 laivui atplaukiant ir išplaukiant 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 turėtų dėti pastangas, siekdamos susitarti pripažinti pasą atstojančius oficialius tapatybės patvirtinimo dokumentus, sudarydamos dvišalius arba daugiašalius susitarimus.

3.2. **Norma.** Valdžios institucijos pasirūpina, kad laivo keleivių pasai arba juos atstojantys oficialūs tapatybės patvirtinimo dokumentai būtų imigracijos tarnybų tikrinami tik vieną kartą atvykstant ir vieną kartą išvykstant. Be to, gali būti reikalaujama pateikti tuos pasus arba oficialius tapatybės patvirtinimo dokumentus patikrinti arba tapatybei nustatyti atliekant muitinės ar kitą tikrinimą laivo atplaukimo ir išplaukimo metu.

3.3. **Norma.** Kiekvienam asmeniui pateikus pasus ar vietoj jų pripažįstamus oficialius tapatybės patvirtinimo dokumentus, valdžios institucijos patikrinusios nedelsdamos juos 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, grąžinami atitinkamoms institucijoms. Išsiunčiančioji Valstybė vietoj konfiskuoto dokumento išduoda lydraštį⁸, prie kurio, jei įmanoma, pridedama atimtų kelionės dokumentų fotokopija ir bet kokia svarbi informacija. Lydraštis ir jo priedai atiduodami už neįleistino asmens išsiuntimą atsakingam pareigūnui, kuris suteiks informaciją valdžios institucijoms tranzito ir (arba) pradiname įlipimo uoste.

Pastaba. Ši Norma neturi būti suprantama kaip panaikinanti Susitariančiųjų Vyriausybių valdžios institucijų teisę spręsti, ar kiekvienu konkrečiu atveju apgaulingų dokumentų turėjimas pats savaime yra pagrindas atsisakyti įleisti ir nedelsiant išsiųsti asmenį iš atitinkamos Valstybės teritorijos. Jokia šios Normos nuostata neturi būti suprantama kaip prieštaraujanti 1951 m. liepos 28 d. Jungtinių Tautų konvencijos dėl pabėgėlių statuso ir 1967 m. sausio 31 d. Jungtinių Tautų protokolo dėl pabėgėlių statuso nuostatoms, kurios susijusios su draudimu išsiųsti arba grąžinti pabėgėlį.

3.3.2. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės priima patikrinti asmenį, kuris grąžinamas iš išlipimo vietos pripažinus jį neįleistinu, jei tas asmuo įlipo į laivą jų teritorijoje.

⁸ Galima lydraščio forma pateikiama 2 priede.

Susitariančiosios Vyriausybės negrąžina tokio asmens į šalį, kurioje jis anksčiau pripažintas neįleistinu.

1 pastaba. Ši nuostata netrukdo valdžios institucijoms atlikti tolesnį grąžinto neįleistino asmens tikrinimą, siekiant nustatyti galimybę įleisti jį į Valstybę ar rengiantis jį perkelti, išsiųsti arba deportuoti į tą Valstybę, kurios pilietis jis yra arba kuri sutinka jį priimti. Jei pripažintas neįleistinu asmuo yra pametęs arba sunaikinęs savo kelionės dokumentą, Susitariančioji Vyriausybė vietoj jo priima tos Susitariančiosios Vyriausybės, kuri asmenį pripažino neįleistinu, valdžios institucijų išduotą, įlipimo ir atvykimo aplinkybes patvirtinantį dokumentą.

2 pastaba. Jokia šios Normos nuostata ar 1 pastaba neturi būti suprantamos kaip prieštaraujančios 1951 m. liepos 28 d. Jungtinių Tautų konvencijos dėl pabėgėlių statuso ir 1967 m. sausio 31 d. Jungtinių Tautų protokolo dėl pabėgėlių statuso nuostatoms, kurios susijusios su draudimu išsiųsti arba grąžinti pabėgėlį.

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 atitinkamus 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 išsiuntimo veiksmų. Laivo savininkas atsako už neįleistino asmens 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 iš jų vardu veikiančių laivų savininkų kokios nors kitos nei šiame priede nurodytiems dokumentams užpildyti būtina raštiškos informacijos, kuri papildytų ar atkartotų jau pateiktą jų pasuose ar oficialiuose tapatybės patvirtinimo dokumentuose informaciją.

3.5. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, kurios reikalauja iš įlipančių ar išlipančių keleivių kitos raštiškos papildomos informacijos, nei šiame priede nurodytiems dokumentams užpildyti būtina informacija, turėtų apriboti tolesnio keleivių tapatybės nustatymo reikalavimus 3.6 rekomenduojamoje praktikoje (įlipimo / išlipimo kortelės) nustatytais reikalavimais. 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 kita nei ši informacija:

- pavardė,
- vardai,
- pilietybė,
- paso ar kito oficialaus tapatybės patvirtinimo dokumento numeris,
- 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 apsaugos 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, kurių atveju skirtinas karantinas ir kurių inkubacinis laikotarpis dar nesibaigęs (pagal Tarptautines sveikatos apsaugos taisykles) užkrėstos vietovės. Tačiau, vadovaujantis Tarptautinėmis sveikatos apsaugos 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.

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.** Galiojantis jūrininko tapatybės patvirtinimo dokumentas arba pasas yra pagrindinis dokumentas, kuriame pateikiama valdžios institucijoms būtina informacija apie pavienį keleivį, laivui atplaukiant ir išplaukiant.

3.10.1. **Norma.** Valdžios institucijos nereikalauja, kad galiojančiame jūrininko tapatybės patvirtinimo dokumente būtų pateikiama kita nei ši informacija:

- pavardė,
- vardai,
- gimimo vieta ir data,
- pilietybė,
- fiziniai bruožai,
- nuotrauka (patvirtinta),
- parašas,
- galiojimo 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) važiuoti tranzitu norint grįžti į savo laivą kitoje šalyje arba grįžti į tėvynę, arba turint kokią kitą, tos šalies institucijų patvirtintą tikslą,

valdžios institucijos, be asmens paso, pripažįsta ir galiojantį jūrininko tapatybės patvirtinimo dokumentą, jei šis dokumentas garantuoja, kad jo pateikėjas bus įleistas į dokumentą išdavusią šalį.

3.10.3. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos paprastai neturėtų reikalauti, kad įgulos nariai pateiktų individualius tapatybės patvirtinimo dokumentus arba suteiktų jūrininko tapatybės patvirtinimo dokumentą papildančią informaciją, išskyrus nurodytą Įgulos sąraše.

B. Krovinio, keleivių, įgulos ir bagažo dokumentų įforminimo supaprastinimo priemonės

3.11. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su laivo

savininkais ir uosto pareigūnais, turėtų imtis atitinkamų priemonių uosto transporto srautams patenkinamai sutvarkyti, kad keleivių, įgulos ir bagažo kontrolė būtų atliekama greitai, ir pasirūpinti atitinkamu personalu ir atitinkama įranga, ypatingą dėmesį kreipdamos į bagažo pakrovimą, iškrovimą ir atvežimą (įskaitant mechanizuotų sistemų panaudojimą) į vietas, kuriose dažniausiai gaišinami keleiviai. Tarp laivo ir tos vietos, kur vykdoma keleivių ir įgulos kontrolė, prireikus turėtų būti įrengtas dengtas koridorius. Tokios priemonės ir įrenginiai turėtų būti lankstūs ir lengvai padidinami, kad padidėjusio pavojaus aplinkybėmis atitiktų sustiprintas saugumo priemones.

3.11.1. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų:

a) bendradarbiaudamos su laivų savininkais ir uosto pareigūnais, įdiegti tokias 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;

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

b) užtikrinti, kad uosto pareigūnai imtųsi visų būtinų priemonių, siekdami:

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

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 pagreitinimo priemonės kaip dvisrautė sistema⁹ įdiegimą, siekdamas įforminti keleivių, jų bagažo ir privačių 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 išankstinį pranešimą valdžios institucijoms apie tiksliausią tikėtiną atplaukimo laiką, vėliau pateikiant informaciją apie bet kokią to laiko pasikeitimą ir nurodant kelionės maršrutą, jei tai gali turėti įtakos patikrinimo reikalavimams;

b) parengti laivo dokumentus greitai peržiūrai;

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

d) pasirūpinti, kad laive esantys asmenys greitai ir tvarkingai, turėdami reikiamus dokumentus, susirinktų patikrinimui ir imtis priemonių, kad įgulos nariai tam būtų atleisti nuo pareigų mašinų skyriuje ar kitur.

3.13. **Rekomenduojama praktika.** Įgulos ir keleivių dokumentuose pirma turėtų būti rašoma asmens pavardė arba pavardės. Tais atvejais, kai rašoma ir tėvo, ir motinos pavardė, pirmą reikėtų rašyti tėvo pavardę. Kai ištekJusi moteris turi ir vyro, ir tėvo pavardę, pirmą reikėtų rašyti vyro pavardę.

3.14. **Norma.** Valdžios institucijos be priežasties nedelsdamos priima tikrinti laive esančius asmenis dėl galimybės juos priimti į Valstybę.

3.15. **Norma.** Tais atvejais, kai kurį nors keleivio pateiktą kontrolei dokumentą valdžios institucijos pripažįsta netinkamu arba jei dėl tos priežasties keleivis pripažįstamas neįleistinu į Valstybę, valdžios institucijos neskiria laivų savininkams jokių nuobaudų.

3.15.1. **Norma.** Valdžios institucijos ragina laivų savininkus imtis atsargos priemonių, kad keleiviai turėtų visus priimančiųjų ar tranzito Valstybių nustatytus patikrinimo dokumentus.

3.15.2. **Norma.** Kai nustatoma, kad asmuo neįleistinas ir išsiunčiamas iš Valstybės teritorijos, laivo savininkui neturi būti trukdoma susigrąžinti iš tokio asmens bet kokias, dėl jo

⁹ Daroma nuoroda į 11 Rekomenduojamą praktiką ir Kioto konvencijos F3 priedo II priedėlį.

neleistinumo 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 naudoti jūrų terminaluose ir laivuose 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 neįgaliuosius 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 neįgaliesiems asmenims atvežti ir pasitikti. Jas būtina aiškiai paženklinti atitinkamais ženklais. Pakeliui į jas neturi būti jokių kliūčių.

3.18. Rekomenduojama praktika. Ten, kur galimybė naudotis viešosiomis paslaugomis yra ribota, būtina pasirūpinti lengvai prieinamomis ir nebrangiomis viešojo transporto paslaugomis, pritaikant esamas ir planuojamas paslaugas arba imantis ypatingų priemonių pagelbėti mažesnio judrumo asmenims.

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

D. Lengvatos kruiziniams laivams ir jų keleiviams

3.20. Norma. Valdžios institucijos duoda kruiziniam laivui leidimą per radiją naudotis uostu, jei, remiantis iki jo atplaukimo gauta informacija, uosto sveikatos apsaugos pareigūnai laikosi nuomonės, kad dėl jo atplaukimo nekils arba nepaplis ligos, dėl kurių turi būti taikomas karantinas.

3.21. Norma. Bendroji deklaracija, Keleivių sąrašas ir Įgulos sąrašas, būtini kruiziniams laivams tik atplaukus į pirmą ir išplaukiant iš paskutinio tos pačios šalies uosto, jei reiso aplinkybės nesikeičia.

3.22. Norma. Laivo atsargų deklaracijos ir Įgulos asmeninių daiktų deklaracijos kruiziniams laivams būtinos tik atplaukus į pirmą šalies uostą.

3.23. Norma. Kruizinio laivo keleiviai visą laiką turi su savimi turėti pasus ir kitus oficialius tapatybės patvirtinimo dokumentus.

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

Pastaba. Šia Rekomenduojama praktika siekiama, kad kiekviena Susitariančioji Valstybė tokiems keleiviams jiems atvykus galėtų išduoti arba pripažinti jų koki nors turimą leidimą įvažiuoti į jos teritoriją patvirtinantį dokumentą.

3.25. Norma. Valdžios institucijos dėl savo kontrolės priemonių neturėtų be pagrindo gaisinti kruizinių laivų keleivių.

3.26. Norma. Už imigracijos kontrolę atsakingos valdžios institucijos paprastai nesiima asmeniškai tikrinti kruizinio laivų keleivių, išskyrus atvejus, kai tai daroma saugumo ir tapatybės bei galimybės įleisti nustatymo sumetimais.

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

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

3.29. Rekomenduojama praktika. Iš laivo viename uoste išlipantys ir į jį kitame tos pačios šalies uoste grįžtantys kruizinio laivo keleiviai turėtų naudotis tokiais pat sąlygomis

kaip ir keleiviai, kurie išlipa ir grįžta į turistinį laivą

3.30. **Rekomenduojama praktika.** Jūrinė sveikatos deklaracija turėtų būti vienintelė privaloma kruizinio laivo keleiviams 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 tai 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.** Turistinio laivo keleiviams nebūtina įlipimo / išlipimo kortelė.

3.35. **Rekomenduojama praktika.** Išskyrus atvejus, kai atliekant keleivių kontrolę remiamasi vien Keleivių sąrašu, valdžios institucijos neturėtų reikalauti, kad Keleivių sąrašė būtų nurodytos tokios žinios:

- pilietybė (6 skiltis),
- gimimo vieta ir data (7 skiltis),
- įlipimo uostas (8 skiltis),
- išlipimo uostas (9 skiltis).

E. Ypatingos lengvatos tranzito keleiviams

3.36. **Norma.** Valdžios institucijos paprastai neatlieka standartinės tranzitinio keleivio, liekančio laive, kuriuo jis atvyko ir kuriuo išvyksta, kontrolės, išskyrus tuos atvejus, kai tai daroma saugumo sumetimais.

3.37. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitiniam keleiviui turi būti leidžiama pasilikti savo pasą ar kitą tapatybės patvirtinimo dokumentą.

3.38. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitiniai keleiviai neprivalo pildyti įlipimo / išlipimo kortelės.

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, jei jis to nori, laikotarpiui, kai laivas stovi uoste.

3.40. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitinis keleivis, kuris tęsia kelionę iš to paties uosto tuo pačiu laivu, neprivalo turėti vizos, išskyrus ypatingus, atitinkamų valdžios institucijų nustatytus atvejus.

3.41. **Rekomenduojama praktika.** Tranzitinis keleivis, kuris tęsia kelionę iš to paties uosto tuo pačiu laivu, paprastai neprivalo pateikti rašytinės Muitinės deklaracijos.

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, išleisti į krantą

3.44. **Norma.** Valdžios institucijos leidžia išlipti į krantą įgulos nariams užsieniečiams, kai laivas, kuriuo jie atvyko, yra uoste, jei buvo įvykdyti laivo atvykimo formalumai ir jei valdžios institucijos neturi pagrindo neleisti jiems išlipti į krantą dėl sveikatos apsaugos, viešojo saugumo ar viešosios tvarkos priežasčių.

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

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

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 tapatybės patvirtinimo dokumentus, turėtų pakakti 3.10 normoje išvardytų dokumentų.

3.49. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų įvesti išankstinio įforminimo sistemą, kad laivų, kurie reguliariai atplaukia į jų 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, įvertinusios visus joms reikalingus išankstinius duomenis, leisti laivui plaukti tiesiai į jo stovėjimo vietą neatlikdamos daugiau jokių įprastinių imigracijos formalumų, nebent valdžios institucijos pareikalautų 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 bei atitinkami nacionalinės teisės aktai¹⁰ nustatytais tarptautinio saugumo principais.

4.2. **Norma.** Valdžios institucijos, uosto administracijos, laivų savininkai ir jų atstovai bei laivų kapitonai kuo daugiau bendradarbiauja tarpusavyje, siekdami užkirsti kelią su keleiviais be bilieto susijusiems incidentams ir greitai bei saugiai išsiaiškinti su keleiviais be bilieto susijusias aplinkybes, kad keleivis be bilieto būtų anksčiau sugrąžintas ar repatrijuotas. Turi būti imamasi visų atitinkamų priemonių siekiant išvengti aplinkybių, kai pabėgėliai turi likti laive neapibrėžtą laiką.

B. Prevencinės priemonės

4.3. Laivo / uosto prevencinės priemonės

4.3.1. Uosto / terminalo administracijos

4.3.1.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės užtikrina, kad visuose jų uostuose būtų įdiegta visa reikalinga infrastruktūra ir veiklos bei saugos 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 į iš to uosto vežamo krovinio tipą. Tai turėtų būti atliekama glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valdžios institucijomis, laivų savininkais ir kranto įmonėmis, siekiant užkirsti kelią važiavimo be bilieto incidentams kiekviename atskirame uoste.

4.3.1.2. **Rekomenduojama praktika.** Veiklos priemonės ir (ar) saugumo planai turėtų, *inter alia*, padėti išspręsti atitinkamai šiuos klausimus, tai:

- a) nuolatinis budėjimas uosto teritorijose;
- b) specialių saugyklų kroviniams, kuriuos vežant yra didelė rizika, kad į juos pateks keleiviai be bilieto, įrengimas ir nuolatinė asmenų bei krovinių judėjimo į šias zonas stebėseną;
- c) sandėlių ir krovinių saugojimo zonų patikrinimai;
- d) paties krovinio patikrinimas, kai yra aiškių ženklų, kad esama keleivių be bilieto;
- e) valstybės institucijų, laivų savininkų, kapitonų ir atitinkamų kranto subjektų tarpusavio bendradarbiavimas rengiant praktines priemones;
- f) uosto administracijų ir kitų atitinkamų institucijų (pavyzdžiui, policijos, muitinės, imigracijos tarnybų) tarpusavio bendradarbiavimas siekiant užkirsti kelią žmonių kontrabandai;
- g) susitarimų su nacionaliniuose uostuose veikiančiais uosto krovikais ir kitais kranto

¹⁰ Be to, valdžios institucijos gali pageidauti atsižvelgti į neprivalomą UNHCR vykdomojo komiteto išvadą dėl be bilieto keliaujančių prieglobsčio prašytojų (1988 m. Nr. 53 (XXXIX)).

subjektais parengimas ir įgyvendinimas, siekiant užtikrinti, kad tik šių subjektų įgaliotas personalas galėtų dalyvauti sandėliuojant ar pakraunant / iškraunant laivų krovinius ar atliekant kitas su laivo stovėjimu uoste susijusias funkcijas;

h) susitarimų su uosto krovikais ir kitais kranto subjektais parengimas ir įgyvendinimas, siekiant užtikrinti, kad nebūtų sunku nustatyti galinčių patekti į laivą jų darbuotojų tapatybę ir kad būtų pateiktas asmenų, kuriems atliekant savo pareigas gali prireikti įlipti į laivą, vardų ir pavardžių sąrašas ir

i) uosto krovikų ir kitų uosto teritorijoje dirbančių asmenų skatinimas pranešti uosto administracijoms apie bet kokius asmenis, kuriems akivaizdžiai neleidžiama būti uosto teritorijoje.

4.3.2. Laivo savininkas arba laivo kapitonas

4.3.2.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad laivų savininkai ir jų atstovai uoste, kapitonai, taip pat kiti atsakingi asmenys būtų parengę saugos priemones, kurios kuo labiau padėtų užkirsti kelią keleivių be bilieta bandymams prasmukti į laivą, o jei tai nepavyksta, kuo patikimiau padėtų juos surasti iki laivui išplaukiant iš uosto.

4.3.2.2. **Rekomenduojama praktika.** Laivams įplaukiant į uostus ir stovint juose, kai yra rizika, kad įlips keleiviai be bilieta, saugos priemonės turėtų apimti bent jau tokias prevencines priemones:

- visos durys, liukai ir patekimo į triumus ar saugyklas, kuriais nesinaudojama laivui stovint uoste, priemonės turėtų būti užrakintos;
- patekimo į laivą vietų turėtų būti kuo mažiau ir jos turėtų būti tinkamai apsaugotos;
- teritorija aplink laivą iš jūros pusės turėtų būti tinkamai apsaugota;
- atitinkamai turėtų būti stebimas denis;
- išlipančius ir įlipančius keleivius turėtų, jei įmanoma, suskaičiuoti įgulos nariai arba, susitarus su laivo kapitonu, kiti asmenys;
- turėtų būti užtikrintos atitinkamos ryšio priemonės ir
- naktį turėtų būti parūpintas atitinkamas apšvietimas tiek laivo viduje, tiek išilgai laivo korpuso.

4.3.2.3. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad turintys teisę plaukioti su savo 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. Apieškojimo metodai, pagal kuriuos apieškant galėtų būti sužaloti pasislėpę keleiviai be bilieta, nenaudojami.

4.3.2.4. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad turinčių teisę plaukti su savo vėliava laivų fumigacija ir sandarinimas negali būti atliekami, kol nebuvo kuo nuodugniau apieškotos teritorijos, kuriose bus atliekama fumigacija ir sandarinimas, siekiant užtikrinti, kad šiose teritorijose nebūtų jokių keleivių be bilieta.

4.3.3. Nacionalinės sankcijos

4.3.3.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės, kai tinka, vadovaudamosi savo nacionaline teise, persekioja keleivius be bilieta, bandomus vežti be bilieta keleivius ir padedančius keleiviams be bilieta patekti į laivus asmenis.

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 į keleivio be bilieta saugumą bei gerovę.

4.4.2. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad laivų kapitonai, valdantys turinčius teisę su savo vėliava plaukioti 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.** Keleiviai be bilieto neprivalo dirbti laive, išskyrus atvejus, kai kyla avarinės situacijos arba kai tai susiję su keleivio be bilieto apgyvendinimu laive.

4.6. Laivo kapitono atliekama apklausa ir pranešimas

4.6.1. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės reikalauja, kad laivų kapitonai dėtų visas pastangas, siekdami nustatyti keleivio be bilieto tapatybę, įskaitant pilietybės šalį / pilietybę ir keleivio be bilieto įlipimo uostą ir pranešti pirmo numatomo įplaukimo uosto valdžios institucijoms, kad laive yra keleivis be bilieto kartu pateikiant atitinkamą informaciją. Ši informacija taip pat turi būti pateikta laivo savininkui, įlipimo uosto valdžios institucijoms, vėliavos Valstybei ir bet kuriems vėlesniems įplaukimo uostams, jei tinka.

4.6.2. **Rekomenduojama praktika.** Laivo kapitonas, rinkdamas atitinkamą informaciją pranešimui, turėtų naudoti 3 priede nustatytą formą.

4.6.3. **Norma.** Susitariančiosios Vyriausybės turi duoti nurodymus laivų 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. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų pranešti apie visus su keleiviais be bilieto susijusius incidentus 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 nukrypsta laivas, valdžios institucijos suteikė leidimą išlaipinti keleivį be bilieto ar
- buvo imtasi priemonių keleivio be bilieto repatriacijai į kitą vietą, turint pakankamai dokumentų ir leidimą išlaipinti ar
- yra švelninančių saugumo, sveikatos ar asmeninių aplinkybių.

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, išsiaiškinusios, kad keleivis neturi bilieto, nusprendžia, vadovaudamosi nacionaline teise, ar keleivį be bilieto galima įleisti į tą Valstybę.

4.9.2. **Norma.** Pirmo uosto, į kurį kaip numatyta turi įplaukti laivas, šalies valdžios institucijos, išsiaiškinusios, kad keleivis neturi bilieto, leidžia keleivį be bilieto išlaipinti, kai toks keleivis turi galiojančius grįžimo 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, prireikus ir vadovaudamosi nacionaline teise, išsiaiškinusios, kad keleivis neturi bilieto, leidžia tokį keleivį 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 išsiųsti iš laivo, kuriuo jis atvyko, ar kai yra kitų veiksnių, kurie trukdytų išsiųsti jį iš laivo. Tokie veiksniai gali apimti atvejus (tačiau neapsiriboją jais), kai:

- problema neišspręsta laivo išplaukimo momentu ar
- 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 buvo išsiaiškinta, kad keleivis neturi bilieto, laivo vėlesnių įplaukimo uostų valdžios institucijos, vadovaudamosi 4.9.1, 4.9.2 ir 4.9.3 normomis, išnagrinėja problemą dėl keleivio be bilieto išlaipinimo.

4.11. Pilietybės valstybė ar teisė į gyvenamąją vietą

4.11.1. **Norma.** Valdžios institucijos, vadovaudamosi tarptautine teise, priima sugrįžti turinčius visapusišką pilietybės šalies / pilietybės statusą keleivius be bilieto ar priima sugrįžti keleivius be bilieto, kurie, vadovaujantis jų nacionaline teise, turi teisę į gyvenamąją vietą jų Valstybėje.

4.11.2. **Norma.** Valdžios institucijos kaip galėdamos padeda nustatyti keleivių be bilieto, kurie pretenduoja būti piliečiais ar turėti teisę į gyvenamąją vietą jų Valstybėje, tapatybę ir pilietybės šalį / pilietybę.

4.12. Išlaipinimo Valstybė

4.12.1. **Norma.** Kai siekiant patvirtinti valdžios institucijų įsitikinimą nustatoma, kad keleiviai be bilieto įlipo į laivą uoste jų Valstybėje, jos 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 bandantys važiuoti be bilieto keleiviai įlipo į laivą, stovintį jų Valstybės uoste, jos leidžia išlipti bandantiems važiuoti be bilieto keleiviams ir vis dar jos teritoriniuose vandenyse esančiame laive išsiaiškintus keleivius be bilieto ar, 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 bandantis važiuoti be bilieto keleivis nebuvo išlaipintas išlipimo 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 laivo 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 keleiviui 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 svarbia informacija. Laiškas, kuriuo leidžiama grąžinti keleivį be bilieto į jo (jos) kilmės šalį ar į vietą, kur keleivis be bilieto pradėjo savo kelionę, jei tinka, turėtų būti perduotas bet kokia transporto priemone ir nurodant bet kurias kitas institucijų nustatytas sąlygas keleivio be bilieto išsiuntimo vykdytojui. Šiame laiške 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 institucijomis, siekdamos pranešti joms apie keleivio be bilieto statusą. Be to, grąžinant bet kurį keleivį be bilieto, tranzito šalių valdžios institucijos turėtų leisti pagal išsiuntimo instrukcijas ar išlipimo uosto šalies valdžios institucijų nurodymus keliaujantiems keleiviams be bilieto važiuoti 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 išlaipinti priežastis.

4.15. Keleivių be bilieto grąžinimo ir išlaikymo išlaidos

4.15.1. Rekomenduojama praktika. Valstybės, kurioje buvo išlaipintas keleivis be bilieto, valdžios institucijos paprastai turėtų pranešti laivo savininkui, kurio laive buvo išaiškintas keleivis be bilieto, ar jo atstovui, kiek įmanoma, apie keleivio be bilieto sulaikymo ir grąžinimo išlaidas, jei šias išlaidas turi padengti laivo savininkas. Be to, valdžios institucijos turėtų kuo labiau sumažinti tokias išlaidas, vadovaudamosi nacionaline teise, jei jas turi padengti laivo savininkas.

4.15.2. Rekomenduojama praktika. Laikotarpis, per kurį Valstybės, kurioje buvo išlaipintas keleivis be bilieto, valdžios institucijos laiko laivo savininką atsakingu už keleivių 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 parodė, kad buvo imtasi visų pagrįstų prevencinių priemonių siekiant sutrukdyti keleiviui be bilieto patekti į laivą.

4.15.4. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų, vadovaudamosi nacionaline teise, svarstyti galimybes sušvelninti kitus mokesčius, kurie galėtų būti taikomi kitaip, kai laivų savininkai bendradarbiauja su kontrolės institucijomis ir taiko jas patenkinančias 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 laivui atplaukiant ir išplaukiant valdžios institucijos reikalauja iš laivo savininko ar kapitono.

A. Bendrosios nuostatos

5.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su laivų savininkais ir uosto administracijomis, turėtų imtis atitinkamų priemonių, kad kuo labiau sutrumpėtų buvimo uoste laikas, turėtų rūpintis bent patenkinamai sureguliuoti uosto transporto srautus, 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, jie turėtų pasirūpinti, kad krovinius laivus ir jų krovinį būtų galima patikrinti, jei įmanoma, laivo darbo zonoje.

5.2. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su laivų savininkais ir uosto administracijomis, turėtų imtis atitinkamų priemonių uosto transporto srautams patenkinamai 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 krovinio, atlikti muitinės formalumų, sandėliuoti ir prireikus persiųsti krovinio. Tarp krovinio sandėlio ir arti doko teritorijos įrengtos valdžios institucijų kontrolės vietos turėtų būti patogus tiesioginis susisiekimas ir, kur įmanoma, mechaninės vežimo priemonės.

5.3. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų skatinti savininkus ir (arba) jūrų krovinių terminalų operatorius įrengti saugyklas ypatingiems kroviniams (pavyzdžiui, vertingoms prekėms, greitai gendantiesiems kroviniams, žmonių palaikams, radioaktyviems ir kitiems pavojingiems kroviniams, taip pat gyviems gyvūnams) saugoti, kai tinka; jūrų krovinių terminalų zonos, kuriose iki vežimo jūra ar įvežimo saugomi bendri ir ypatingi kroviniai ir pašto siuntos turėtų būti visada apsaugoti, kad prie jų nepatektų pašaliniai asmenys.

5.4. Norma. Susitariančioji Vyriausybė, kuri toliau reikalauja turėti išvežimo, įvežimo 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 siuntos pobūdis 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 neįvykdoma, imtis visų būtinų priemonių siekiant užtikrinti, kad toks įforminimas būtų atliekamas tuo pat metu vienoje vietoje ir kuo mažiau gaišinant.

5.6. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų taikyti supaprastintas procedūras, kad pagreitėtų privačių dovanų paketų ir prekių pavyzdžių, kurių vertė ar kiekis neviršija tam tikro dydžio ir kurį reikėtų nustatyti kuo didesnį, įforminimą.

B. Krovinio įforminimas

5.7. Norma. Valdžios institucijos, jei jos laikosi bet kokių nacionalinių draudimų ar apribojimų ir bet kokių uosto saugumui ar narkotikų kontrabandos prevencijai būtinų priemonių, suteikia pirmenybę gyvų gyvūnų, gendančių prekių ir kitoms skubioms siuntoms įforminti.

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 sąlygas priimti laivais atvežamą specialų pakrovimo įtaisą, kuris naudojamas įplaukimo uostuose ir krante, kroviniams pakrauti, iškrauti ir tvarkyti.

5.9. Rezervuota.

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

5.10.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų apsvarstyti galimybę 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, kurioje valdžios institucijos davė tam leidimą ir

c) pateikti vieną prekių deklaraciją visoms atitinkamu laikotarpiu įvežtoms ir išvežtoms prekėms, kai prekes dažnai įveža ar išveža vienas ir tas pats asmuo.

5.11. Norma. Valdžios institucijos, siekdamos užtikrinti įstatymo laikymąsi, kuo labiau apriboja fizinį kišimąsi.

5.12. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos pagal savo išteklius turėtų remdamosi teisingai įformintu prašymu, atlikti, kai būtina, fizinius krovinio patikrinimus toje vietoje, kur jis pakraunamas į transporto, kuriuo bus vežamas, priemonę o, vykstant pakrovimo procesui, doko teritorijoje ar, kai tai susiję su stambesniu krovinium, 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 įforminimo procedūras.

5.14.1. Rekomenduojama praktika. Valdžios institucijos turėtų siekti greitai užbaigti iš kitos Valstybės atvežtų prekių tranzito procedūrą iki jų pakrovimo.

C. Konteineriai ir padėklai

5.15. Norma. Valdžios institucijos leidžia, jei tai neprieštarauja atitinkamoms jų

taisyklėms, laikinai įvežti konteinerius bei padėklus nemokant muitų ar kitų mokesčių 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 įvežti konteineriai ir padėklai bus reeksportuoti per tam tikrą atitinkamos Valstybės nustatytą laiką.

5.17. **Norma.** Valdžios institucijos leidžia įvežamus į Valstybės teritoriją pagal 5.15 normos sąlygas konteinerius ir padėklus išvežti už atplaukimo uosto ribų įvežto krovinio įforminimo ir (arba) išvežamo krovinio pakrovimo tikslais, taikydamos jiems supaprastintas kontrolės procedūras ir reikalaujamos būtiniausios dokumentacijos.

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

D. Paskirties uoste neiškrautas kroviny

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

5.20. **Norma.** Kai bet koks kroviny per klaidą arba dėl kitos svarios priežasties iškraunamas kitame nei numatytas paskirties uoste, valdžios institucijos sudaro sąlygas jam persiųsti į paskirties vietą. Ši sąlyga netaikoma pavojingiesiems, draudžiamiesiems arba tokiems kroviniams, kuriuos pervežti būtinos ypatingos sąlygos.

E. Laivo savininko atsakomybės apribojimas

5.21. **Norma.** Valdžios institucijos nereikalauja, kad laivo savininkas į vežimo dokumentą arba jo kopiją įrašytų specialią, šioms valdžios institucijoms būtiną informaciją, nebent laivo savininkas pats būtų krovinio importuotojas arba eksportuotojas ar veiktų 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 būtų tas importuotojas arba eksportuotojas ar veiktų jo vardu.

6 skyrius

Sveikatos apsauga ir karantinas, įskaitant su gyvūnais ir augalais susijusias sanitarijos priemones

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

6.2. **Rekomenduojama praktika.** Susitariančiosios Vyriausybės, turinčios dėl savo sveikatos apsaugos, geografinių, socialinių ar ekonominių sąlygų bendrų interesų, turėtų sudaryti specialius susitarimus remdamosi Tarptautinių sveikatos apsaugos 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, kai įmanoma, duoda laivui leidimą per radiją naudotis uostu, jei, uosto sveikatos apsaugos pareigūnai, remdamiesi iki laivo atplaukimo iš jo gauta informacija, laikosi nuomonės, kad dėl jo atplaukimo nekils arba nepaplis ligos, dėl kurių turi būti taikomas karantinas. Sveikatos apsaugos pareigūnams turėtų būti leidžiama, kai įmanoma, įlipti į laivą prieš jam atplaukiant į uostą.

6.4.1. **Norma.** Valdžios institucijos bendradarbiauja su laivų savininkais siekdamos užtikrinti, kad būtų laikomasi bet kokio reikalavimo nedelsiant pranešti per radiją apie ligą laive uosto, į kurį plaukia laivas, sveikatos apsaugos pareigūnams, kad laivui atplaukus į uostą būtų lengviau parūpinti bet kokią specialų medicinos personalą ir reikalingą įrangą.

6.5. **Norma.** Valdžios institucijos imasi priemonių, kad visos kelionių agentūros ir kiti suinteresuoti asmenys ar institucijos galėtų pakankamai anksti prieš laivui išplaukiant pateikti keleiviams skiepų, kurių reikalauja atitinkamų šalių valdžios institucijos, sąrašus, taip pat Tarptautinės sveikatos apsaugos 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 Tarptautiniams skiepavimo arba pakartotinio skiepavimo pažymėjimams užpildyti, taip pat pasirūpinti, kad kuo daugiau uostų būtų pasirengę skiepyti.

6.7. **Norma.** Valdžios institucijos garantuoja, kad sanitarijos priemonės ir sveikatos apsaugos formalumai bus pradedami iš karto, atliekami negaištant ir taikomi nieko nediskriminuojant.

6.8. **Rekomenduojama praktika.** Valdžios institucijos turėtų pasirūpinti, kad kuo daugiau uostų turėtų tinkamas sąlygas sveikatos apsaugos, gyvūnų ir augalų karantino priemonėms įgyvendinti.

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 žmonių sveikatai keliančius atvejus, uosto sveikatos apsaugos pareigūnai nedraudžia laivui, kuris nėra užkrėstas arba nėra įtariama, kad jis užkrėstas liga, dėl kurios turi būti taikomas karantinas, iškrauti arba pakrauti krovinį ar laivo atsargas, arba papildyti kuro arba vandens atsargas.

6.11. **Rekomenduojama praktika.** Vežti gyvulius, gyvulines žaliavas, žalius gyvulinius produktus, gyvulių pašarą ir augalinius produktus, kuriems taikomas karantinas, turėtų būti leidžiama konkrečiai nustatytomis aplinkybėmis, turint atitinkamų Valstybių sutartos formos karantino pažymėjimą.

7 skyrius

Kitos sąlygos

A. Garantiniai raštai ir kitos garantijos formos

7.1. **Rekomenduojama praktika.** Kai valdžios institucijos iš laivų savininkų reikalauja garantinių raštų ar kitokios formos garantijų įsipareigojimams pagal muitinės, imigracijos, visuomenės sveikatos, žemės ūkio produktų karantino ar panašius Valstybės įstatymus ir teisės aktus padengti, jie turėtų leisti naudoti, kai įmanoma, vieną bendrą garantinį raštą ar kitokią garantijos formą.

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 organizuodamos įprastas valdžios institucijų paslaugas uostuose, kad būtų išvengta nereikalingo laivų gaisrinimo jiems atplaukus arba pasirengus išplaukti ir kuo trumpiau užtruktų formalumų tvarkymas, jei valdžios institucijos pakankamai anksti informuojamos apie numatomą atplaukimo arba išplaukimo laiką.

7.4. **Norma.** Sveikatos apsaugos pareigūnai neima mokesčio už jokią sveikatos tyrimą ar bet kokią papildomą bet kuriuo dienos ar nakties metu atliekamą tyrimą, tiek bakteriologinį, tiek kitokį, jei toks tyrimas būtinas apžiūrimo asmens sveikatos būklei nustatyti, nei už lankymąsi laive ir jo apžiūrą karantino tikslais, išskyrus laivo apžiūrą

deratizacijos arba atleidimo nuo deratizacijos pažymėjimo išdavimo tikslu, nei už bet kokią atvykusio laivu asmens skiepijimą ar skiepijimo pažymėjimo išdavimą. Tačiau, kai būtinos kitokios, su laivu ar jo keleiviais ar įgula susijusios priemonės ir sveikatos apsaugos pareigūnai ima už jas mokėti, tokie mokesčiai imami pagal vieną tarifą, kuris yra vienodas visoje atitinkamoje teritorijoje ir nepriklauso nuo jokio atitinkamo asmens pilietybės, nuolatinės buvimo vietos 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, apie kurias kalbama 7.2 rekomenduojamoje praktikoje, jos turėtų būti teikiamos nuosaikiomis, faktinės paslaugų kainos neviršijančiomis sąlygomis.

7.6. Norma. Įvertinusios eismo srautą uoste, valdžios institucijos užtikrina, kad krovinio ir bagažo formalumų tvarkymo paslaugos būtų atliekamos 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 per ją 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 dokumentų įforminimas laivui atplaukus į tą kitą Valstybę.

C. Pagalba nepaprastosios situacijos atveju.

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

- atlieka pagalbos teikimo ištikus nelaimei darbus;
- gelbėja žmones įvykus avarijai jūroje siekiant parūpinti tokiems žmonėms saugią vietą;

- kovoja su jūrų tarša ar užsiima jos prevencija ar
- atlieka kitus veiksmus avarinių situacijų atvejais, siekdamos padidinti jūrų saugumą, žmogaus gyvybės jūroje apsaugą, gyventojų saugumą ar jūrų aplinkos apsaugą.

7.9. Norma. Valdžios institucijos kiek įmanydamos supaprastina 7.8 normoje nurodytų situacijų atvejais reikalingų asmenų, krovinio, medžiagų ir įrangos įleidimo ir kontrolės formalumus.

7.10. Norma. Valdžios institucijos garantuoja greitą specializuotos, būtinos įgyvendinant saugumo priemones įrangos muitinės įforminimą.

D. Nacionaliniai sąlygų lengvinimo komitetai

7.11. Rekomenduojama praktika. Kiekviena Susitariančioji Vyriausybė, jei jai atrodo būtina ir tinkama, turėtų pradėti nacionalinę, šiame priede išdėstytais reikalavimais pagrįstą jūrų transporto sąlygų lengvinimo programą ir pasirūpinti, kad šios programos tikslas būtų įgyvendinti visas įmanomas priemones, galinčias palengvinti laivų, krovinio, įgulos, keleivių, pašto ir atsargų judėjimą šalinant nereikalingas kliūtis ir siekiant išvengti gaišaties.

7.12. Rekomenduojama praktika. Kiekviena Susitariančioji Vyriausybė turėtų įsteigti nacionalinį jūrų transporto sąlygų lengvinimo komitetą ar panašų nacionalinį organą lengvinimo priemonėms įteisinti ir jų įgyvendinimui skatinti, kuris koordinuotų vyriausybės departamentų, įstaigų ar kitų institucijų, susijusių su įvairiais tarptautinės jūrų laivybos aspektais arba atsakingų už juos, taip pat uosto pareigūnų ir laivų savininkų veiklą.

Pastaba. Steigiant nacionalinį jūrų transporto sąlygų lengvinimo komitetą ar panašų nacionalinį koordinavimo organą, Susitariančiosioms Vyriausybėms siūloma atsižvelgti į aplinkraštyje FAL.5/Circ. 2 išdėstytas gaires.

PRIEDĖLIŲ SĄRAŠAS

1 priedėlis.	TJO FAL formos
2 priedėlis.	3.3.1 normoje nurodyto laiško forma
3 priedėlis.	4.6.2 rekomenduojamoje praktikoje nurodyta forma

1 PRIEDĖLIS

TJO BENDROJI DEKLARACIJA

		☐ Atplaukimas	☐ Išplaukimas
1.1. Laivo pavadinimas ir tipas 1.2. TJO numeris 1.3. Šaukinys		2. Atplaukimo / išplaukimo uostas	3. Atplaukimo / išplaukimo data
4. Laivo vėliavos valstybė	5. Kapitono vardas ir pavardė	6. Paskutinis / kitas įplaukimo uostas	
7. Registravimo liudijimas (uostas, data, laikas)		8. Laivo agento vardas ir pavardė bei kontaktinė informacija	
9. Bendrasis tonažas	10. Grynasis tonažas		
11. Laivo stovėjimo uoste vieta (krantinė ar sustojimo vieta)			
12. Trumpa informacija apie reisą (ankstesni ir vėlesni įplaukimo uostai; pabraukti, kur bus iškrauti likę kroviniai)			
13. Trumpas krovinio aprašymas			
14. Įgulos narių skaičius (įskaitant kapitoną)	15. Keleivių skaičius	16. Pastabos	
Priedami dokumentai (nurodykite kopijų skaičių)			
17. Krovinio deklaracija	18. Laivo atsargų deklaracija		
19. Įgulos sąrašas	20. Keleivių sąrašas	21. Su atliekų ir nuosėdų priėmimo įranga susiję laivo reikalavimai	
22. Įgulos daiktų deklaracija*	23. Jūrinė sveikatos deklaracija*		

24. Kapitono, įgalioto agento ar pareigūno parašas ir data.
Oficialiam naudojimui

TJO FAL
forma Nr. 1

* Tik atplaukus.

TJO KROVINIO DEKLARACIJA

	☐ Atplaukimas	☐ Išplaukimas	Psl. Nr.
1.1. Laivo pavadinimas ir tipas	2. Uostas, kuriame surašomas aktas		

Kono same nto Nr. *	1.2. TJO numeris 1.3. Šaukinys			
	3. Laivo vėliavos valstybė	4. Kapitono vardas ir pavardė	5. Pakrovimo uostas / iškrovimo uostas	
Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo	6. Žymos ir numeriai	7. Pakuočių skaičius ir rūšis, prekių kiekis ir aprašymas arba, jei yra, SS kodas	8. Bendrasis svoris	9. Matavimo duomenys
TJO FAL forma Nr. 2				

10. Kapitono, įgalioto agento ar pareigūno parašas ir data.

* Vežimo dokumento Nr.

Taip pat nurodykite pradinius uostus, iš kurių pagal daugiarūšio vežimo dokumentą ar konosamentus vežamos prekės.

TJO LAIVO ATSARGŲ DEKLARACIJA

Konvencija dėl			☐ Atplaukimas	☐ Išplaukimas	Psl. Nr.
	1.1. Laivo pavadinimas ir tipas 1.2. TJO numeris 1.3. Šaukinys		2. Atplaukimo / išplaukimo uostas		3. Atplaukimo / išplaukimo data
	4. Laivo vėliavos valstybė		5. Paskutinis / kitas įplaukimo uostas		
	6. Asmenų laive skaičius	7. Buvimo laikas	8. Sandėliavimo vieta		
	9. Gaminio pavadinimas	10. Kiekis	11. Oficialus panaudojimas		

TJO FAL form a Nr. 3		

12. Kapitono, īgalioto agento ar pareigūno parašas ir data.

TJO ĮGULOS DAIKTŲ DEKLARACIJA

Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo

TJO
FAL
forma
Nr. 4

1.1. Laivo pavadinimas ir tipas 1.2. TJO numeris 1.3. Šaukinys			2. Daiktai, kurie neapmuitinami ar kuriems taikomi draudimai ar apribojimai*			
3. Laivo vėliavos valstybė						
4. Nr.	5. Pavardė, vardai	6. Rangas arba laipsnis				7. Parašas

8. Kapitono, įgalioto agento ar pareigūno parašas ir data.

* Pavyzdžiui, vynos, stiprieji gėrimai, cigaretės, tabakas ir t. t.

TJO IGULOS SARAŠAS

TJO
FAL
forma
Nr. 5

[illegible]

12. Kapitono, īgalioto agento ar pareigūno parašas ir data.

TJO KELEIVIŲ SĄRAŠAS

Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo			☐ Atplaukimas	☐ Išplaukimas	☐ Psl. Nr.			
	1.1. Laivo pavadinimas ir tipas 1.2. TJO numeris 1.3. Šaukinys		2. Atplaukimo / išplaukimo uostas		3. Atplaukimo / išplaukimo data			
	4. Laivo vėliavos valstybė							
	5. Pavardė, vardai	6. Pilietybė	7. Gimimo data ir vieta	8. Tapatybės patvirtinimo dokumento rūšis	9. Tapatybės patvirtinimo dokumento serijos numeris	10. Įlipimo uostas	11. Išlipimo uostas	12. Keleivis vyksta tranzitu taip / ne
TJO FAL form a Nr. 6								

10. Kapitono, įgalioto agento ar pareigūno parašas ir data.

PAVOJINGO KROVINIO DEKLARACIJA

PUSLAPIO NUMERIS (pvz., 5-as iš 7-ių)

(Kaip reikalaujama pagal SOLAS 74 VII skyriaus 4.5 taisyklę ir MARPOL 73 / 78 III priedo 4(3) taisyklę ir pagal IMDG kodekso 5.4 skyriaus 5.4.3.1 skirsnį)

LAIVO PAVADINIMAS

TJO NUMERIS

LAIVO VĖLIAVOS VALSTYBĖ

KAPITONO VARDAS IR PAVARDĖ

REISO DOKUMENTAS

LAIVO PAKROVIMO UOSTAS

LAIVO IŠKROVIMO UOSTAS

EKSPEDITORIUS

ŠAUKINYS

REGISTRA VIMO / IDENTIFIK AVIMO NUMERIS	ŽYMOŠ IR SKAIČIAI O IDENTIFIKAV IMO NUMERIS (-IAI) TRANSPORTO PRIEMONĖS REGISTRAVI MO NUMERIS (-IAI)	PAKUOČI Ų SKAIČIUS IR RŪŠIS	TIKSLUS VEŽAMO KROVINIO PAVADINIMAS	KLASĖ	JT NUME RIS	PAKU OTĖS GRUPĖ	PAPILDO MA RIZIKA	PLIŪPSNI O TEMPER ATŪRA (°C, c. c.)	JŪRŲ TERŠA LAS	MASĖ (FG) GRYNOJI / BENDROJ I	EMS NUME RIS	SUKROV IMO LAIVE VIETA

AGENTO PARAŠAS _____
VIETA IR DATA _____
TJO FAL forma Nr. 7

KAPITONO PARAŠAS _____
DATA IR VIETA _____

2 PRIEDĖLIS

ASMENŲ ATVYKIMAS IR IŠVYKIMAS Galima 3.3.1 normoje minimo lydraščio forma

Kas:	Imigracijos ar atitinkama institucija [Pavadinimas]	Kam:	Imigracijos ar atitinkama institucija [Pavadinimas]
	Uostas / oro uostas [Pavadinimas]		Uostas / oro uostas [Pavadinimas]
	Valstybė [Pavadinimas]		Valstybė [Pavadinimas]
	Telefonas		
	Teleksas		
	Telefaksas		

Pridedama apgaulingo / padirbto / suklastoto paso / tapatybės kortelės fotokopija

Dokumento numeris:

Valstybė, kurios vardu išduotas šis dokumentas:

Pirmiau minėtu dokumentu naudojosi asmuo, kuris teigė esąs:

Pavardė

Vardas (-ai):

Gimimo data

Nuotrauka, jei yra

Gimimo vieta

Pilietybė

Gyvenamoji vieta

Šis asmuo atvyko [data] į [pavadinimas] uostą laivu, kuris išplaukė iš [miesto ir valstybės pavadinimas] [data] [reiso numeris]]

Dokumento turėtojai nebuvo leista įvažiuoti į [Valstybės pavadinimas], o atsakingam laivo savininkui buvo duoti nurodymai išsiųsti keleivį iš šios Valstybės teritorijos laivo / lėktuvo reisu numeris [laivo reiso / lėktuvo reiso numeris], išvykstančiu [laikas ir data] iš [oro uosto / uosto pavadinimas]

Pirmiau minėtas dokumentas bus reikalingas kaip įrodymas teisiškai persekiojant jo turėtoją ir buvo konfiskuotas. Kadangi šis dokumentas yra Valstybės, kurios vardu jis išduotas, nuosavybė, pasibaigus persekiojimui jis bus grąžintas atitinkamoms institucijoms.

Vadovaujantis 1965 m. Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo su pakeitimais, paskutinė Valstybė, kurioje asmuo anksčiau buvo apsistojęs ir iš kurios neseniai išvyko, raginama priimti jį (ją), siekiant iš naujo išnagrinėti jo (jos) bylą, kai jo (jos) nebuvo leista priimti į kitą Valstybę.

Data

Pareigūno vardas, pavardė ir parašas

Pareigos

Imigracijos ar atitinkamos institucijos pavadinimas

(Ispėjimas. Tai NĖRA tapatybės dokumentas)

3 PRIEDĖLIS

4.6.2. rekomenduojamoje praktikoje minimos informacijos apie keleivį be bilieto pateikimo forma

IŠSAMI INFORMACIJA APIE LAIVĄ	<i>Tapatybės dokumento rūšis, pvz., pasas, Nr.</i>
Laivo pavadinimas	<i>Tapatybės kortelės Nr. arba jūrininko paso Nr.</i>
TJO numeris	<i>Jei taip:</i>
Vėliava	<i>kada išduota</i>
Bendrovė	<i>kur išduota</i>
Bendrovės adresas	<i>Galiojimo pabaigos data</i>
	<i>Išdavė</i>
Agentas kitame uoste	<i>Keleivio be bilieto nuotrauka</i>
Agento adresas	
IRCS (tarptautinis radijo šaukinys)	
Ilgųjų bangų EPIRB (INMARSAT) numeris	
Registravimo uostas	
Kapitono vardas ir pavardė	
INFORMACIJA APIE KELEIVĮ BE BILIETO	
Aptikimo laive data / laikas	<i>Bendras keleivio be bilieto fizinis apibūdinimas</i>
Įlipimo vieta	
Įlipimo šalis	
Įlipimo data / laikas	
Galutinė vieta, į kurią ketina vykti	
Nurodytos įlipimo į laivą priežastys*	
Pavardė	
Vardas	

<i>Vardas, kuriuo žinomas</i>	
<i>Lytis</i>	
<i>Gimimo data</i>	<i>Gimtoji kalba</i>
<i>Gimimo vieta</i>	<i>Kalbėjimas</i>
<i>Deklaruojama pilietybė</i>	<i>Skaitymas</i>
<i>Namų adresas</i>	<i>Rašymas</i>
<i>Nuolatinės buvimo vietos šalis</i>	<i>Kitos kalbos</i> <i>Kalbėjimas</i> <i>Skaitymas</i> <i>Rašymas</i>

* Jei keleivis be bilieto apsiskelbia esąs pabėgėlis ar prieglobsčio prašytojas, ši informacija laikoma slapta tiek, kiek būtina keleivio be bilieto saugumui.

Kita informacija:

- 1) *Įlipimo į laivą būdas, įskaitant kitus su tuo susijusius asmenis (pvz., įgulos narius, uosto darbininkus ir t. t.), ir informacija apie tai, ar keleivis be bilieto buvo paslėptas krovinyje / konteineryje ar ceche:*
- 2) *Keleivio be bilieto turimų daiktų sąrašas:*
- 3) *Keleivio be bilieto pareiškimas*
- 4) *Kapitono pareiškimas (įskaitant bet kokias pastabas dėl keleivio be bilieto pateiktos informacijos patikimumo).*

Apklaustos (-ų) data (-os):

Keleivio be bilieto parašas

Data

Kapitono parašas

Data