



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

30 Σεπτεμβρίου 2020

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 4251

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 2213.6-1.14/61761/2020

Αποδοχή τροποποιήσεων έτους 2016 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης «περί διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης, 1965».

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ -
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ -
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ -
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 α' του άρθρου 2 του ν.δ. 1028/1971 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω την 9ην Απριλίου 1965 Συμβάσεως περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως μετά του Παραρτήματος αυτής» (Α' 250).

2. Το π.δ. 1019/1977 «Περί αποδοχής της τροποποίησης του άρθρου VII της Συμβάσεως περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως, 1965» (Α' 342).

3. Τον ν. 3922/2011 «Σύσταση του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις» (Α' 35).

4. Το π.δ. 13/2018 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 26).

5. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98), σε συνδυασμό με την παρ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

6. Το υπό στοιχεία FAL.12 (40)/08-04-2016 ψήφισμα της Επιτροπής Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης (FAL) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), με το οποίο υιοθετούνται οι τροποποιήσεις του έτους 2016 του Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβά-

σεως «περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως».

7. Την υπό στοιχεία FAL3/Circ. 199/08-06-2010 εγκύκλιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), στην οποία έχουν καταγραφεί οι επιφυλάξεις της Ελλάδος ως προς τις ασυμβατότητες διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης, σε συνάρτηση με τον Κώδικα Συνόρων του Σένγκεν (Schengen Borders Code).

8. Το γεγονός ότι από την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

9. Το υπ' αρ. 2811.8/21140/2019/21-03-2019 εισηγητικό σημείωμα της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποφασίζουμε:

**Άρθρο 1
Αποδοχή Τροποποιήσεων
του Παραρτήματος της
Διεθνούς Σύμβασης FAL 1965**

1. Διά της παρούσης, αποδεχόμαστε τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης του 1965, όπως αυτές υιοθετήθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) διά του Ψηφίσματος FAL Resolution 12(40)/08-04-2016, σύμφωνα με την παρ. 2 β' του άρθρου VII της εν λόγω Διεθνούς Σύμβασης.

2. Το κείμενο του ψηφίσματος FAL Resolution 12(40)/08-04-2016 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) παρατίθενται σε πρωτότυπο, ως Μέρος Α' στην αγγλική και ως Μέρος Β' μεταφρασμένο στην ελληνική γλώσσα.

3. Σε περίπτωση διαφοροποίησης του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που γίνονται αποδεκτές με την απόφαση αυτή, κατ'εξουσιοδότηση του αγγλικού κειμένου.

ΜΕΡΟΣ Α**RESOLUTION FAL.12(40)****(Adopted on 8 April 2016)****AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965**

THE FACILITATION COMMITTEE,

RECALLING article VII(2)(a) of the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedure for amending the annex to the Convention,

RECALLING FURTHER the functions which the Convention confers upon the Facilitation Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its fortieth session, amendments to the annex to the Convention proposed and circulated in accordance with article VII(2)(a) thereof,

1 ADOPTS, in accordance with article VII(2)(a) of the Convention, the amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VII(2)(b) of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 January 2018 unless, prior to 1 October 2017 at least one-third of Contracting Governments have notified the Secretary-General in writing that they do not accept the amendments;

3 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VII(2)(a) of the Convention, to communicate the amendments contained in the annex to all Contracting Governments;

4 FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all Signatory Governments of the adoption and entry into force of the said amendments.

ANNEX**AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965****Section 1 – Definitions and general provisions****A. Definitions**

For the purpose of the provisions of this annex, the following meanings shall be attributed to the terms listed:

Attempted stowaway. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person, and who is detected on board the ship before it has departed from the port.

Cargo. Any goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever carried on a ship, other than mail, ship's stores, ship's spare parts, ship's equipment, cargo transport units not carried under a contract of carriage with a shipper, crew's effects and passengers' accompanied baggage.

Cargo transport unit (CTU). A freight container, swap-body, vehicle, railway wagon or any other similar unit.

Clearance. Accomplishment of customs and/or other formalities necessary to:

- (a) Permit goods to enter home use, to be exported or to be placed under another customs procedure (so called customs clearance),
- (b) Permit persons to enter the territory of a State, or
- (c) Permit a ship to enter or depart a port within the territory of a State.

Crew's effects. Clothing, items in everyday use and other articles, which may include currency, belonging to the crew and carried on the ship.

Crew member. Any person actually employed for duties on board during a voyage in the working or service of a ship and included in the crew list.

Cruise ship. A ship on an international voyage carrying passengers participating in a group programme and accommodated aboard, for the purpose of making scheduled temporary tourist visits at one or more different ports, and which during the voyage does not normally:

- (a) embark or disembark any other passengers;
- (b) load or discharge any cargo.

Document. Information presenting data by electronic means or by non-electronic means.

Estimated time of arrival (ETA). Time when a ship estimates it will arrive at the pilot station serving a port or, when it expects to enter a specific location in the port area, where port regulations apply.

Freight container. An article of transport equipment that is of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; specially designed to facilitate the transport of goods, by one or other modes of transport, without intermediate reloading: designed to be secured and/or readily handled, having fittings for these purposes, and approved in accordance with the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended. The term "freight container" includes neither vehicle nor packaging; however a freight container that is carried on a chassis is included.

ISPS Code. The "International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code" adopted on 12 December 2002 by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), as may be amended by the Organization.

Manifest. Document recapitulating the various data from bills of lading and other transport documents issued for the carriage of goods on board ships.

Master. The person having command of a ship.

Passenger in transit. A passenger who arrives by ship from a foreign country for the purpose of continuing his/her journey by ship or some other means of transport to a foreign country.

Passengers' accompanied baggage. Property, which may include currency, carried for a passenger on the same ship as the passenger, whether in his/her personal possession or not, so long as it is not carried under a contract of carriage of goods or other similar agreement.

Port. Any port, terminal, offshore terminal, ship and repair yard or roadstead which is normally used for the loading, unloading, repair and anchoring of ships, or any other place at which a ship can call.

Postal items. Correspondence and other objects tendered to be carried by a ship for carriage by postal administrations and intended for delivery to postal administrations in the ship's ports of call.

Public authorities. The agencies or officials in a State responsible for the application and enforcement of the laws and regulations of that State which relate to any aspect of the Standards and Recommended Practices contained in this annex.

Release. Action taken by customs authorities to permit goods undergoing clearance to be placed at the disposal of the persons concerned.

Security measures. Measures developed and implemented in accordance with international agreements to improve security on board ships, in port areas, facilities and of goods moving in the international supply chain to detect and prevent unlawful acts.

Ship agent. The party representing the ship's owner and/or charterer (the Principal) in port. If so instructed, the agent is responsible to the Principal for arranging, together with the port, a berth, all relevant port and husbandry services, tending to the requirements of the master and crew, clearing the ship with the port and other authorities (including preparation and submission of appropriate documentation) along with releasing or receiving cargo on behalf of the Principal.

Shipowner. One who owns or operates a ship, whether a person, a corporation or other legal entity, and any person other than the ship agent acting on behalf of the owner or operator.

Ship's documents. Certificates and other documents which must be made available by a ship's master in order to demonstrate the ship's compliance with international or national regulations.

Ship's equipment. Articles, other than ship's spare parts, on board a ship for use thereon, which are removable but not of a consumable nature, including accessories such as lifeboats, life-saving devices, furniture, ship's apparel and similar items.

Ship's spare parts. Articles of a repair or replacement nature for incorporation into the ship in which they are carried.

Ship's stores. Goods for use in the ship, including consumable goods, goods carried for sale to passengers and crew members, fuel and lubricants, but excluding ship's equipment and ship's spare parts.

Shipper. The party named on the bill of lading or waybill as shipper and/or who concludes a contract of carriage (or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded) with a carrier. The shipper is known also as the sender.

Shore leave. Permission for a crew member to be ashore during the ship's stay in port within such geographical or time limits, if any, as may be decided by the public authorities.

Single Window. A facility that allows submission of standardized information covered by the Convention to a single entry point.

Stowaway. A person who is secreted on a ship, or in cargo which is subsequently loaded on the ship, without the consent of the shipowner or the master or any other responsible person and who is detected on board the ship after it has departed from a port, or in the cargo while unloading it in the port of arrival, and is reported as a stowaway by the master to the appropriate authorities.

Temporary admission. The customs procedure under which certain goods can be brought into a customs territory conditionally relieved, totally or partially, from payment of import duties and taxes and without application of import prohibitions or restrictions of economic character; such goods must be imported for a specific purpose and must be intended for re-exportation within a specified period and without having undergone any change except normal depreciation owing to the use made of them.

Time of arrival. Time when a ship first comes to rest, whether at anchor or at a dock, in a port. Transport document. Information evidencing a contract of carriage between a shipowner and a shipper, such as a sea waybill, a bill of lading or a multi-modal transport document.

B. General provisions

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

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

1.1.1 *Not in use.*

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

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

C. Systems for the electronic exchange of information

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

1.3ter Standard. Public authorities, when introducing systems for the electronic exchange of information to assist clearance processes, shall provide shipowners and other parties concerned with the necessary information about the systems requirements and give an adequate period of

transition before the use of the systems are made mandatory. A period of no less than 12 months for transition to the mandatory use of the systems shall be provided from the date of the introduction of such systems.

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

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

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

1.4 *Not in use.*

1.5 *Not in use.*

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

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

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

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

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

1.7.1 Recommended Practice. Contracting Governments should encourage public authorities and other parties concerned to cooperate or participate directly in the development of electronic

systems using internationally agreed Standards with a view to enhancing the exchange of information relating to the arrival, stay and departure of ships, persons and cargo and assuring inter-operability between the systems of public authorities and other parties concerned.

1.8 *Not in use.*

1.8.1 *Not in use.*

D. Illicit drug trafficking

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

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

E. Control techniques

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

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

thereby facilitating the legitimate circulation of persons and goods.

Section 2 – Arrival, stay and departure of the ship

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

A. General

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

The documents in question are:

- General Declaration
- Cargo Declaration
- Ship's Stores Declaration
- Crew's Effects Declaration
- Crew List
- Passenger List

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

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

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

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

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

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

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

B. Contents and purpose of documents

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

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

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

- name, type and IMO number of ship
- call sign
- flag State of ship

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

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

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

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

(a) on arrival

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- name of master
- voyage number
- port of loading
- port where report is made
- freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code
- transport document numbers for cargo to be discharged at the port in question

- ports at which cargo remaining on board will be discharged
- original ports of shipment in respect of goods shipped under multimodal transport documents or through bills of lading

(b) on departure

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- name of master
- voyage number
- port of discharge
- in respect of goods loaded at the port in question: freight container identification, where appropriate; marks and numbers; number and kind of packages; quantity and description of the goods or, if available, the Harmonized System (HS) code
- transport document numbers for cargo loaded at the port in question.

2.3.2 Standard. In respect of cargo remaining on board, public authorities shall require only brief details of the minimum essential items of information to be furnished.

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

2.3.4 Standard. Public authorities shall accept in place of the Cargo Declaration a copy of the ship's manifest provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.3.1 and Standard 2.3.2 and is signed or authenticated, and dated, in accordance with Standard 2.3.3.

2.3.4.1 Recommended Practice. As an alternative to Standard 2.3.4, public authorities may accept a copy of the transport document signed or authenticated in accordance with Standard 2.3.3, or certified as a true copy, if the nature and quantity of cargo make this practicable and provided that any data required and identified in accordance with Recommended Practice 2.3.1 and Standard 2.3.2 which does not appear in such documents is also furnished elsewhere and duly certified.

2.3.5 Standard. Public authorities shall allow unmanifested parcels in possession of the master to be omitted from the Cargo Declaration provided that particulars of these parcels are furnished separately.

2.4 Standard. The Ship's Stores Declaration shall be the basic document on arrival and departure providing information required by public authorities relating to ship's stores.

2.4.1 Standard. Public authorities shall accept that the Ship's Stores Declaration is either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master and having personal knowledge of the facts regarding the ship's stores, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

2.5 Standard. The Crew's Effects Declaration shall be the basic document providing information required by public authorities relating to crew's effects. It shall not be required on departure.

2.5.1 Standard. Public authorities shall accept that the Crew's Effects Declaration is either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned. For the purpose of onboard verification, the public authorities may also require each crew member to sign or verify in a manner acceptable to the public authorities the declaration relating to his/her personal effects.

2.5.2 Recommended Practice. Public authorities should normally require particulars of only those crew's effects which would not qualify for relief from customs duties and taxes or which are subject to prohibitions or restrictions.

2.6 Standard. The Crew List shall be the basic document required by public authorities containing data relating to the number and composition of the crew on the arrival and departure of a ship.

2.6.1 Standard. In the Crew List, public authorities shall not require more than the following data:

- name and IMO number of ship
- flag State of ship
- call sign
- voyage number
- family name
- given names
- nationality
- rank or rating
- gender
- date and place of birth
- nature and number of identity document
- issuing State of identity document
- expiry date of identity document
- port and date of arrival/departure of the ship
- last port of call.

2.6.2 Standard. Public authorities shall accept that the Crew List is either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorized by the master, or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

2.6.3 Not in use.

2.6.4 Recommended Practice. In cases where a ship, serving in a scheduled programme, calls again at the same port at least once within 14 days and where minor changes in the crew have taken place, public authorities should not normally require a new, full Crew List to be submitted but should accept the existing Crew List with the changes indicated.

2.7 **Standard.** The Passenger List shall be the basic document required by public authorities containing the data relating to passengers on the arrival and departure of a ship.

2.7.1 *Not in use.*

2.7.2 **Recommended Practice.** Public authorities should not require embarkation or disembarkation cards in addition to Passenger Lists in respect of passengers whose names appear on those Lists. However, where public authorities have special problems constituting a grave danger to public health, a person on an international voyage may on arrival be required to give a destination address in writing.

2.7.3 **Standard.** In the Passenger List, public authorities shall not require more than the following data:

- name and IMO number of ship
- call sign
- flag State of ship
- voyage number
- family name
- given names
- nationality
- date of birth
- place of birth
- gender
- type of identity or travel document
- serial number of identity or travel document
- issuing State of identity or travel document
- expiry date of identity or travel document
- port of embarkation
- visa number, if appropriate
- port of disembarkation
- port and date of arrival/departure of the ship
- transit passenger or not.

2.7.4 **Recommended Practice.** A list compiled by the shipowners for their own use should be accepted in place of the Passenger List, provided it contains at least the information required in accordance with Standard 2.7.3 and is dated and signed or authenticated in accordance with Standard 2.7.5.

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

2.8 **Standard.** The Dangerous Goods Manifest shall be the basic document providing public authorities with the information regarding dangerous goods.

2.8.1 **Standard.** In the Dangerous Goods Manifest public authorities shall not require more than the following information:

- name of ship
- IMO number
- call sign
- voyage number
- flag State of ship
- port of loading
- port of discharge
- stowage position
- reference number
- marks and numbers
 - freight container identification No(s).
 - vehicle registration No(s).
- UN Number
- proper shipping name/(Technical Specifications)
- class/(subsidiary risk(s))
- packing group
- additional information/marine pollutant/flash point/etc.
- number and kind of packages
- mass (kg) or volume (L)
- EmS
- shipping agent.

2.9 **Standard.** Public authorities shall not require on arrival or departure of the ship any written declaration in respect of postal items other than that prescribed in the Universal Postal Convention, provided the latter is actually produced. In the absence of such a document, the postal objects (number and weight) must be shown in the Cargo Declaration.

2.10 **Standard.** The Maritime Declaration of Health shall be the basic document containing the data required by port health authorities relating to the state of health on board a ship during the voyage and on arrival at a port.

C. Documents on arrival

2.11 **Standard.** Until the expiration of the transitional period referred to in Standard 1.3*ter*, public authorities shall in respect of a ship's arrival in port not require more than:

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 4 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew's Effects Declaration
- 4 copies of the Crew List
- 4 copies of the Passenger List
- 1 copy of the Dangerous Goods Manifest
- 1 copy of the Maritime Declaration of Health
- 1 copy of the security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2
- 1 copy of the Advanced Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities when communicated to the Organization.

Upon expiration of the transitional period, paper copies shall not be required except in case of force majeure where means of electronic transmission are unavailable.

D. Documents on departure

2.12 **Standard.** Until the expiration of the transitional period referred to in Standard 1.3*ter*, public authorities shall in respect of a ship's departure from port not require more than:

- 5 copies of the General Declaration
- 4 copies of the Cargo Declaration
- 3 copies of the Ship's Stores Declaration
- 2 copies of the Crew List
- 2 copies of the Passenger List
- 1 copy of the Dangerous Goods Manifest.

Upon expiration of the transitional period, paper copies shall not be required except in case of force majeure where means of electronic transmission are unavailable.

2.12.1 **Standard.** A new Cargo Declaration shall not be required on departure from a port in respect of cargo which has been the subject of a declaration on arrival in that port and which has remained on board.

2.12.2 **Recommended Practice.** A separate Ship's Stores Declaration on departure should not be required in respect of ship's stores which have been the subject of a declaration on arrival, nor in respect of stores shipped in the port and covered by another customs document presented for the purpose in that port.

2.12.3 **Standard.** Where public authorities require information about the crew of a ship on its departure from the port, one of the copies of the Crew List presented on arrival at the port shall be accepted on departure, provided it is signed again by the master or an officer duly authorized by him/her, and endorsed or authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned, to indicate any change in the number or composition of the crew at the time of the ship's departure or to indicate that no such change has occurred during the ship's stay in the port.

2.13 *Not in use.*

E. Consecutive calls at two or more ports in the same State

2.14 **Standard.** Taking into account the procedures carried out on the arrival of a ship at the first port of call in the territory of a State, shipowners shall only be obligated to submit required information once to the public authorities of a State. The formalities and documents required by the public authorities at any subsequent port of call in that country visited without intermediate call at a port in another country shall be kept to a minimum.

F. Completion of documents

2.15 **Recommended Practice.** Public authorities should as far as possible accept the documents provided for in this annex, except as regards Standard 3.7, irrespective of the language in which the required data is furnished thereon, provided that they may require a written or oral translation into one of the official languages of their country or of the Organization when they deem it necessary.

2.16 **Standard.** If public authorities require documents in paper form, they shall accept documents conveyed by any legible and understandable medium, including documents handwritten in ink or indelible pencil or produced by the use of information technology.

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

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

G. Errors and amendments in documentation and penalties therefore

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.26 **Standard.** Where guarantees or undertakings are required in respect of costs of treatment or eventual removal or repatriation of the persons concerned, emergency medical treatment shall not be withheld or delayed while these guarantees or undertakings are being obtained.

2.27 **Standard.** Emergency medical treatment and measures for the protection of public health shall take precedence over any control measures which public authorities may apply to sick or injured persons being put ashore.

Section 3 – Arrival and departure of persons

This section contains the provisions concerning the formalities required by public authorities from crew and passengers on the arrival or departure of a ship

A. Arrival and departure requirements and procedures

3.1 **Standard.** A valid passport shall be the basic document providing public authorities with information relating to the individual passenger on arrival or departure of a ship.

3.1.1 Recommended Practice. Contracting Governments should as far as possible agree, by bilateral or multilateral agreements, to accept official documents of identity in lieu of passports.

3.2 Standard. Public authorities shall make arrangements whereby passports, or official documents of identity accepted in their place, from ship's passengers need be inspected by the immigration authorities only once at the time of arrival and once at the time of departure. In addition, these passports or official documents of identity may be required to be produced for the purpose of verification or identification in connection with customs and other formalities on arrival and departure.

3.3 Standard. After individual presentation of passports or official documents of identity accepted in their place, public authorities shall hand back such documents immediately after examination rather than withholding them for the purpose of obtaining additional control, unless there is some obstacle to the admission of a passenger to the territory.

3.3.1 Standard. Each Contracting Government shall ensure that the public authorities seize fraudulent, falsified or counterfeit travel documents of inadmissible persons. Such documents shall be removed from circulation and returned to the appropriate authorities when practicable. In place of a seized document, a covering letter shall be issued by the removing State and attached to it will be a photocopy of the forged travel documents, if available, as well as any important information. The covering letter and its attachment shall be handed over to the operator responsible for the removal of the inadmissible person. It will serve to give information to the authorities at the transit and/or the original point of embarkation.

3.3.2 Standard. Contracting Governments shall accept for examination a person being returned from his/her point of disembarkation after having been found inadmissible if this person had embarked in their territory. Contracting Governments shall not return such a person to the country where he or she was earlier found to be inadmissible.

3.3.3 Standard. Before passengers and crew are accepted for examination as to their admissibility into the State, responsibility for their custody and care shall remain with the shipowner.

3.3.4 Recommended Practice. After acceptance of passengers and crew for examination, whether conditional or unconditional and if the persons concerned are under the physical control of the public authorities, the public authorities should be responsible for their custody and care until they are admitted for entry or are found to be inadmissible.

3.3.5 Standard. The obligation of a shipowner to transport any person away from the territory of a State shall terminate from the moment such a person has been definitely admitted into that State.

3.3.6 Standard. Where a person is found to be inadmissible, the public authorities shall, without unreasonable delay, inform the shipowner and consult the shipowner regarding the arrangements for removal. The shipowner is responsible for the costs of stay and removal of an inadmissible person and, in the case where the person is transferred back to the custody of the shipowner, the shipowner shall be responsible for effecting his/her prompt removal to:

- the country of embarkation; or
- to any other place where the person is admissible.

3.3.7 Standard. Contracting Governments and shipowners shall cooperate, where practicable, to establish the validity and authenticity of passports and visas.

3.4 Recommended Practice. Public authorities should not require from embarking or disembarking passengers, or from shipowners on their behalf, any information in writing supplementary to or repeating that already presented in their passports or official documents of identity, other than as necessary to complete any documents provided for in this annex.

3.5 Recommended Practice. Public authorities which require written supplementary information, other than as necessary to complete any documents provided for in this annex, from embarking or disembarking passengers should limit requirements for further identification of passengers to the items set forth in Recommended Practice 3.6 (embarkation/disembarkation card). Public authorities should accept the embarkation/disembarkation card when completed by the passenger and should not require that it be completed or checked by the shipowner. Legible handwritten script should be accepted on the card, except where the form specifies block lettering. One copy only of the embarkation/disembarkation card, which may include one or more simultaneously prepared carbon copies, should be required from each passenger.

3.6 Recommended Practice. In the embarkation/disembarkation card, public authorities should not require more than the following information:

- family name
- given names
- nationality
- number and expiry date of passport or other official identity document
- date of birth
- place of birth
- occupation
- port of embarkation/disembarkation
- gender
- destination address
- signature.

3.7 Standard. In cases where evidence of protection against yellow fever is required from persons on board a ship, public authorities shall accept the International Certificate of Vaccination or Re-Vaccination in the forms provided for in the International Health Regulations.

3.8 Recommended Practice. Medical examination of persons on board or of persons disembarking from ships should normally be limited to those persons arriving from an area infected with quarantinable diseases within the incubation period of the disease concerned (as stated in the International Health Regulations). Additional medical examination may, however, be required in accordance with the International Health Regulations.

3.9 Recommended Practice. Public authorities should normally perform customs inspections of inbound passengers' accompanied baggage on a sampling or selective basis. Written declarations in respect of passengers' accompanied baggage should be dispensed with as far as possible.

3.9.1 Recommended Practice. Public authorities should, wherever possible, waive inspections of accompanied baggage of departing passengers, with due regard to the possible need to impose appropriate security measures preferably by automated means to facilitate review.

3.9.2 Recommended Practice. Where inspection of accompanied baggage of departing passengers cannot be waived completely, such inspection should normally be performed on a sampling or selective basis.

3.10 **Standard.** A passport or an identity document issued in accordance with relevant ILO Conventions, or else a valid and duly recognized seafarer's identity document, shall be the basic document providing public authorities with information relating to the individual member of the crew on arrival or departure of a ship.

3.10.1 **Standard.** In the seafarer's identity document, public authorities shall not require more than the following information:

- family name
- given names
- gender
- date and place of birth
- nationality
- physical characteristics
- photograph (authenticated)
- signature
- date of expiry (if any)
- issuing public authority.

3.10.2 **Standard.** When it is necessary for a seafarer to enter or leave a country as a passenger by any means of transportation for the purpose of:

- (a) joining his/her ship or transferring to another ship,
- (b) passing in transit to join his/her ship in another country, or for repatriation, or for any other purpose approved by the authorities of the country concerned, public authorities shall accept from that seafarer in place of a passport the valid seafarer's identity document, when this document guarantees the readmission of the bearer to the country which issued the document.

3.10.3 **Recommended Practice.** Public authorities should not normally require presentation of individual identity documents or of information supplementing the seafarer's identity document in respect of members of the crew other than that given in the Crew List.

B. Measures to facilitate clearance of passengers, crew and baggage

3.11 **Recommended Practice.** Public authorities should, with the cooperation of shipowners and port authorities and/or port administration, take appropriate measures to the end that satisfactory port traffic flow arrangements may be provided so that passengers, crew and baggage can be cleared rapidly, should provide adequate personnel, and should ensure that adequate installations are provided, particular attention being paid to baggage loading, unloading and conveyance arrangements (including the use of mechanized systems) and to points where passenger delays are frequently found to occur. Arrangements should be made, when necessary, for passage under shelter between the ship and the point where the passenger and crew check is to be made. Such arrangements and installations should be flexible and capable of expansion to meet increased security measures during higher security levels.

3.11.1 **Recommended Practice.** Public authorities should:

- (a) in cooperation with shipowners and port authorities, introduce suitable arrangements, such as:
 - (i) an individual and continuous method of processing passengers and baggage;
 - (ii) a system which would permit passengers readily to identify and obtain their checked baggage as soon as it is placed in an area where it may be claimed; and
 - (iii) ensuring that facilities and services are available to meet the needs of elderly and disabled passengers;
- (b) ensure that port authorities take all necessary measures so that:
 - (i) easy and speedy access for passengers and their baggage, to and from local transport, is provided; and
 - (ii) if crews are required to report to premises for governmental purposes, those premises should be readily accessible, and as close to one another as practicable.

3.11.2 **Recommended Practice.** Public authorities should consider, as a means of ensuring prompt clearance, the introduction of the dual-channel system for the clearance of passengers, and their baggage and private road vehicles.

3.12 **Standard.** Public authorities shall require that shipowners ensure that ship's personnel take all appropriate measures which will help expedite arrival procedures for passengers and crew. These measures may include:

- (a) furnishing public authorities concerned with an advance message giving the best estimated time of arrival, followed by information as to any change in time, and stating the itinerary of the voyage where this may affect inspection requirements;
- (b) having ship's documents ready for prompt review;
- (c) providing for ladders or other means of boarding to be rigged while the ship is *en route* to berth or anchorage; and
- (d) providing for prompt, orderly assembling and presentation of persons on board, with necessary documents, for inspection, with attention to arrangements for relieving crew members for this purpose from essential duties in engine-rooms and elsewhere.

3.13 **Recommended Practice.** The practice of entering names on passenger and crew documents should be to put the family name or names first. Where both paternal and maternal family names are used, the paternal family name should be placed first. Where for married women both the husband's and wife's paternal family names are used, the husband's paternal family name should be placed first.

3.14 **Standard.** Public authorities shall, without unreasonable delay, accept persons present on board a ship for examination as to their admissibility into the State.

3.15 **Recommended Practice.** Public authorities should not impose unreasonable or disproportionate fines upon shipowners, in the event that any control document in possession of a passenger is found by public authorities to be inadequate, or if, for that reason, the passenger is found to be inadmissible to the State.

3.15.1 **Standard.** Public authorities shall encourage shipowners to take precautions at the point of embarkation with a view to ensuring that passengers are in possession of any control documents prescribed by the receiving or transit States.

3.15.2 **Standard.** When a person is found to be inadmissible and is removed from the territory of the State, the shipowner shall not be precluded from recovering, from such a person, any costs arising from his/her inadmissibility.

3.15.3 **Recommended Practice.** For use at marine terminals and on board ships in order to facilitate and expedite international maritime traffic, public authorities should implement or, where the matter does not come within their jurisdiction, recommend responsible parties in their country to implement standardized international signs and symbols developed or accepted by the Organization in cooperation with other appropriate international organizations and which, to the greatest extent practicable, are common to all modes of transport.

C. Special facilities for marine transport of elderly and disabled passengers

3.16 **Recommended Practice.** Measures should be taken to ensure that all necessary information on transport and safety is readily available for passengers who have impaired hearing or vision.

3.17 **Recommended Practice.** For elderly and disabled passengers being set down or picked up at a terminal building, reserved points should be located as close as possible to main entrances. These should be clearly marked with appropriate signs. Access routes should be free of obstacles.

3.18 **Recommended Practice.** Where access to public services is limited, every effort should be made to provide accessible and reasonably priced public transportation services by adapting current and planned services or by providing special arrangements for passengers who have impaired mobility.

3.19 **Recommended Practice.** Provisions of suitable facilities should be made in terminals and on ships, as appropriate, to allow safe embarkation and disembarkation for elderly and disabled passengers.

D. Facilitation for ships engaged on cruises and for cruise passengers

3.20 **Standard.** Public authorities shall authorize granting of pratique by electronic means to a cruise ship when, on the basis of information received from it prior to its arrival, the health authority for the intended port of arrival is of the opinion that its arrival will not result in the introduction or spread of a quarantinable disease.

3.21 **Recommended Practice.** For cruise ships, the General Declaration, the Passenger List and the Crew List should be required only at the first port of arrival and final port of departure in a country, provided that there has been no change in the circumstances of the voyage.

3.22 **Standard.** For cruise ships, the Ship's Stores Declaration and the Crew's Effects Declaration shall be required only at the first port of arrival in a country.

3.23 **Standard.** Passports or other official documents of identity shall at all times remain in the possession of cruise passengers.

3.24 **Recommended Practice.** If a cruise ship stays at any port within the Contracting Government's territory for less than 72 hours, it should not be necessary for cruise passengers to have visas, except in special circumstances determined by the public authorities concerned.

3.25 **Standard.** Cruise passengers shall not be unduly delayed by the control measures exercised by public authorities.

3.26 **Standard.** In general, except for security purposes and for the purposes of establishing identity and admissibility, cruise passengers shall not be subject to personal examination by public authorities responsible for immigration control.

3.27 **Standard.** If a cruise ship calls consecutively at more than one port in the same country, passengers shall, in general, be examined by public authorities at the first port of arrival and at the final port of departure only.

3.28 **Recommended Practice.** To facilitate their prompt disembarkation, the inward control of passengers on a cruise ship, where practicable, should be carried out on board before arrival at the place of disembarkation.

3.29 **Recommended Practice.** Cruise passengers who disembark at one port and rejoin the same ship at another port in the same country should enjoy the same facilities as passengers who disembark and rejoin a cruise ship at the same port.

3.30 **Recommended Practice.** The Maritime Declaration of Health should be the only health control necessary for cruise passengers.

3.31 **Standard.** Duty-free ship's stores shall be allowed aboard ship for cruise passengers during the ship's stay in port.

3.32 **Standard.** Cruise passengers shall not normally be required to provide a written declaration for their personal effects. However, in the case of articles which involve a high amount of customs duties and other taxes and charges, a written declaration and a security may be required.

3.33 **Recommended Practice.** Cruise passengers should not be subject to any currency control.

3.34 **Standard.** Embarkation/disembarkation cards shall not be necessary for cruise passengers.

3.35 *Not in use.*

E. Special measures of facilitation for passengers in transit

3.36 **Standard.** A passenger in transit who remains on board the ship on which he or she arrived and departs with it shall not normally be subjected to routine control by public authorities except in extraordinary circumstances determined by the public authorities concerned.

3.37 **Recommended Practice.** A passenger in transit should be allowed to retain his/her passport or other identity document.

3.38 **Recommended Practice.** A passenger in transit who remains on board the ship on which he or she arrived and departs with it should not be required to complete a disembarkation/embarkation card.

3.39 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his/her journey from the same port in the same ship should normally be granted temporary permission to go ashore during the ship's stay in port if he/she so wishes subject to the public authorities' admissibility and visa requirements.

3.40 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his/her journey from the same port in the same ship should not be required to have a visa, except in special circumstances determined by the public authorities concerned.

3.41 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his/her journey from the same port in the same ship should not normally be required to give a written Customs Declaration.

3.42 **Recommended Practice.** A passenger in transit who leaves the ship at one port and embarks in the same ship at a different port in the same country should enjoy the same facilities as a passenger who arrives and departs in the same ship at the same port.

F. Measures of facilitation for ships engaged in scientific services

3.43 **Recommended Practice.** A ship engaged in scientific services carries personnel who are necessarily engaged on the ship for such scientific purposes of the voyage. If so identified, such personnel should be granted facilities at least as favourable as those granted to the crew members of that ship.

G. Further measures of facilitation for foreigners belonging to the crews of ships engaged in international voyages – shore leave

3.44 **Standard.** Crew members shall be allowed ashore by the public authorities while the ship on which they arrive is in port, provided that the formalities on arrival of the ship have been fulfilled and the public authorities have no reason to refuse permission to come ashore for reasons of public health, public safety or public order. Shore leave shall be allowed in a manner which excludes discrimination such as on the grounds of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion, or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed, engaged or work.

3.44**bis Standard.** In any case where permission for shore leave has been refused, the relevant public authorities shall communicate their reasons for shore leave denial to the seafarer concerned and the master. If requested by the seafarer concerned or the master, such reasons shall be provided in writing.

3.45 **Standard.** Crew members shall not be required to hold a visa for the purpose of shore leave.

3.46 **Recommended Practice.** Crew members, before going on or returning from shore leave, should not normally be subjected to personal checks.

3.47 **Standard.** Crew members shall not be required to have a special permit, e.g. a shore leave pass, for the purpose of shore leave.

3.48 **Recommended Practice.** If crew members are required to carry documents of identity with them when they are on shore leave, these documents should be limited to those mentioned in Standard 3.10.

3.49 **Recommended Practice.** Public authorities should provide a system of pre-arrival clearance to allow the crew of ships which call regularly at their ports to obtain advance approval for temporary shore leave. Where a ship has no adverse immigration record and is locally represented by a shipowner or a reputable agent of the shipowner, the public authorities should normally, after satisfactory consideration of such pre-arrival particulars as they may require, permit the ship to proceed directly to its berth and be subject to no further routine immigration formalities, unless otherwise required by the public authorities.

Section 4 – Stowaways

A. General Principles

4.1 **Standard.** The provisions in this section shall be applied in accordance with international protection principles as set out in international instruments, such as the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, and relevant national legislation.

4.2 **Standard.** Public authorities, port authorities, shipowners and masters shall cooperate to the fullest extent possible in order to prevent stowaway incidents and to resolve stowaway cases

expeditiously and secure that an early return or repatriation of the stowaway will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships for an unreasonable amount of time.

B. Preventive measures

4.3 Ship/Port preventive measures

4.3.1 Port/terminal authorities

4.3.1.1 **Standard.** Contracting Governments shall ensure that the necessary infrastructure, and operational and security arrangements for the purpose of preventing persons attempting to towaway on board ships from gaining access to port installations and to ships, are established in all their ports, taking into consideration when developing these arrangements the size of the port, and what type of cargo is shipped from the port. This should be done in close cooperation with relevant public authorities, shipowners and shoreside entities, with the aim of preventing stowaway occurrences in the individual port.

4.3.1.2 **Recommended Practice.** Operational arrangements and/or port facility security plans should at least be equivalent to those contained in the relevant text of section B/16 of the ISPS Code.

4.3.2 Shipowner/Master

4.3.2.1 **Standard.** Contracting Governments shall require that shipowners and masters, as well as other responsible persons have security arrangements in place which, as far as practicable, will prevent intending stowaways from getting aboard the ship, and, if this fails, as far as practicable, will detect them before the ship leaves port.

4.3.2.2 **Recommended Practice.** When calling at ports and during stay in ports, where there is risk of stowaway embarkation, operational arrangements and/or ship security plans should at least be equivalent to those contained in the relevant text of paragraph B/9 of the ISPS Code.

4.3.2.3 **Standard.** Contracting Governments shall require that ships entitled to fly their flag, except passenger ships, when departing from a port, where there is risk of stowaway embarkation, have undergone a thorough search in accordance with a specific plan or schedule, and with priorities given to places where stowaways might hide taking into account the specific ship type and its operations. Search methods which are likely to harm secreted stowaways shall not be used.

4.3.2.4 **Standard.** Contracting Governments shall require that fumigation or sealing of ships entitled to fly their flag may not be carried out until a search which is as thorough as practicable of the areas to be fumigated or sealed has taken place in order to ensure that no stowaways are present in those areas.

4.3.3 National Sanctions

4.3.3.1 **Standard.** Where appropriate, Contracting Governments shall incorporate into their national legislation legal grounds to allow prosecution of stowaways, attempted stowaways and any individual or company aiding a stowaway or an attempted stowaway with the intention to facilitate access to the port area, any ship, cargo or freight containers.

C. Treatment of the stowaway while on board

4.4 General principles – Humane treatment

4.4.1 **Standard.** Stowaway incidents shall be dealt with consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety of the ship and the safety and wellbeing of the stowaway.

4.4.2 **Standard.** Contracting Governments shall require that masters operating ships entitled to fly their flag take appropriate measures to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaway while he/she is on board, including providing him/her with adequate provisioning, accommodation, proper medical attention and sanitary facilities.

4.5 Work on board

4.5.1 **Standard.** Stowaways shall not be permitted to work on board the ship, except in emergency situations or in relation to the stowaway's accommodation and provisioning on board.

4.6 Questioning and notification by the master

4.6.1 **Standard.** Contracting Governments shall require masters to take practicable steps to establish the identity, including nationality/citizenship of the stowaway and the port of embarkation of the stowaway, and to notify the existence of the stowaway along with relevant details to the public authorities of the first planned port of call. This information shall also be provided to the shipowner, public authorities at the port of embarkation, the flag State and, if necessary, subsequent ports of call.

4.6.2 **Recommended Practice.** When gathering relevant details for notification, masters should use the form as specified in appendix 2.

4.6.3 **Standard.** Contracting Governments shall instruct masters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself/herself to be a refugee, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway.

4.7 Notification to the International Maritime Organization

4.7.1 **Standard.** Public authorities shall report all stowaway incidents of which they become aware to the Secretary-General of the International Maritime Organization.

D. Deviation from the planned route

4.8 **Standard.** Public authorities shall urge all shipowners operating ships entitled to fly their flag to instruct their masters not to deviate from the planned voyage to seek the disembarkation of stowaways discovered on board the ship after it has left the territorial waters of the country where the stowaways embarked, unless:

- permission to disembark the stowaway has been granted by the public authorities of the State to whose port the ship deviates; or
- repatriation has been arranged elsewhere with sufficient documentation and permission for disembarkation; or
- there are extenuating safety, security, health or compassionate reasons; or
- attempts to disembark in other ports on the planned voyage have failed and deviation is necessary in order to avoid that the stowaway remain on board for a significant period of time.

E. Disembarkation and return of a stowaway

4.9 The State of the first port of call according to the voyage plan

4.9.1 **Standard.** Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall decide in accordance with national legislation whether the stowaway

is admissible to that State and shall do their utmost to cooperate with the parties involved in resolving the issue.

4.9.2 Standard. Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway, when the stowaway is in possession of valid travel documents for return, and the public authorities are satisfied that timely arrangements have been or will be made for repatriation and all the requisites for transit fulfilled.

4.9.3 Standard. Public authorities in the country of the ship's first scheduled port of call after discovery of a stowaway shall allow disembarkation of the stowaway when the public authorities are satisfied that they or the shipowner will obtain valid travel documents, make timely arrangements for repatriation of the stowaway, and fulfil all the requisites for transit. Public authorities shall, further, favourably consider allowing disembarkation of the stowaway, when it is impracticable for the stowaway to remain on the ship or other factors exist which would preclude the stowaway remaining on the ship. Such factors may include, but are not limited to, when:

- a case is unresolved at the time of sailing of the ship; or
- the presence on board of the stowaway would endanger the safe operation of the ship, the health of the crew or the stowaway.

4.10 Subsequent ports of call

4.10.1 Standard. When disembarkation of a stowaway has failed in the first scheduled port of call after discovery of the stowaway, public authorities of subsequent ports of call shall examine the stowaway as for disembarkation in accordance with Standards 4.9.1, 4.9.2 and 4.9.3.

4.11 State of Nationality or Right of Residence

4.11.1 Standard. Public authorities shall in accordance with international law accept the return of stowaways with full nationality/citizenship status or accept the return of stowaways who in accordance with their national legislation have a right of residence in their State.

4.11.2 Standard. Public authorities shall, when possible, assist in determining the identity and nationality/citizenship of stowaways claiming to be a national or having a right of residence in their State. Where possible, the local embassy, consulate or other diplomatic representation of the country of the stowaway's nationality will be required to assist in verifying the stowaway's nationality and providing emergency travel documentation.

4.12 State of Embarkation

4.12.1 Standard. When it has been established to their satisfaction that stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept for examination such stowaways being returned from their point of disembarkation after having been found inadmissible there. The public authorities of the State of embarkation shall not return such stowaways to the country where they were earlier found to be inadmissible.

4.12.2 Standard. When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have embarked a ship in a port in their State, public authorities shall accept disembarkation of attempted stowaways, and of stowaways found on board the ship while it is still in their territorial waters or if applicable according to the national legislation of that State in the area of immigration jurisdiction of that State. No penalty or charge in respect of detention or removal costs shall be imposed on the shipowner.

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

4.13 The flag State

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

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

4.14 Return of stowaways

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

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

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

4.15 Cost of return and maintenance of stowaways

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

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

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

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

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

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

A. General

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

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

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

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

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

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

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

B. Clearance of cargo

5.7 **Standard.** Public authorities shall, subject to compliance with any national prohibitions or restrictions and any measures required for port security or the prevention of trafficking of narcotics, grant priority clearance to live animals, perishable goods and other consignments of an urgent nature.

5.7.1 **Recommended Practice.** In order to protect the quality of goods awaiting clearance, public authorities should, in collaboration with all the concerned parties, take all measures to permit practical, safe and reliable storage of goods at the port.

5.8 **Recommended Practice.** Contracting Governments should facilitate the temporary admission of specialized cargo-handling equipment arriving by ships and used on shore at ports of call for loading, unloading and handling cargo.

5.9 *Not in use.*

5.10 **Recommended Practice.** Public authorities should provide procedures for the clearance of cargo based on the relevant provisions of and associated guidelines to the *International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures* – the revised Kyoto Convention.

5.10.1 **Recommended Practice.** Public authorities should introduce simplified procedures for authorized persons allowing:

- (a) release of the goods on the provision of the minimum information necessary to identify the goods, to accurately identify and assess risk as it relates to concerns such as health, safety and security, and permit the subsequent completion of the final goods declaration;
- (b) clearance of the goods at the declarants premises or another place authorized by the relevant public authority; and
- (c) submission of a single goods declaration for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person.

5.11 **Standard.** Public authorities shall limit physical interventions to the minimum necessary to ensure compliance with applicable law.

5.12 **Recommended Practice.** Public authorities should, on the basis of a valid request, conduct physical examinations of cargo, where necessary, at the point where it is loaded into its means of transport and while loading is in progress, either at the dockside or, in the case of unitized cargo, at the place where the freight container is packed and sealed.

5.13 **Standard.** Public authorities shall ensure that requirements for collection of statistics do not significantly reduce the efficiency of maritime trade.

5.14 **Recommended Practice.** Public authorities should use systems for the electronic exchange of information for the purposes of obtaining information in order to accelerate and simplify storage, clearance and re-export processes.

5.14.1 **Recommended Practice.** Public authorities should quickly terminate the transit procedure covering goods from another State awaiting loading.

C. Freight containers and pallets

5.15 **Standard.** Public authorities shall, in conformity with their respective regulations, permit the temporary admission of freight containers, pallets and freight container equipment and accessories that are affixed to the container or are being transported separately without payment of customs duties and other taxes and charges and shall facilitate their use in maritime traffic.

5.16 **Recommended Practice.** Public authorities should provide in their regulations, referred to in Standard 5.15, for the acceptance of a simple declaration to the effect that temporarily imported freight containers, pallets and freight container equipment and accessories will be re-exported within the time limit set by the State concerned. Such declaration may take the form of an oral declaration or any other act acceptable to the authorities.

5.17 **Standard.** Public authorities shall permit freight containers, pallets and freight container equipment and accessories entering the territory of a State under the provisions of Standard 5.15 to depart the limits of the port of arrival for clearance of imported cargo and/or loading of export cargo under simplified control procedures and with a minimum of documentation.

5.18 **Standard.** Contracting Governments shall permit the temporary admission of component parts of freight containers without payment of customs duties and other taxes and charges when these parts are needed for the repair of freight containers already admitted under the terms of Standard 5.15.

D. Cargo not discharged at the port of intended destination

5.19 **Standard.** Where any cargo listed on the Cargo Declaration is not discharged at the port of intended destination, public authorities shall permit amendment of the Cargo Declaration and shall not impose penalties if satisfied that the cargo was not in fact loaded on the ship, or, if loaded, was landed at another port.

5.20 **Standard.** When, by error or for another valid reason, any cargo is discharged at a port other than the port of intended destination, public authorities shall facilitate reloading or onward movement to its intended destination. This provision does not apply to prohibited or restricted cargo.

E. Limitation of shipowner's responsibilities

5.21 **Standard.** Public authorities shall not require a shipowner to place special information for use of such authorities on a transport document or a copy thereof, unless the shipowner is, or is acting for, the importer or exporter.

5.22 **Standard.** Public authorities shall not hold the shipowner responsible for the presentation or accuracy of documents which are required of the importer or exporter in connection with the clearance of cargo, unless the shipowner is, or is acting for, the importer or exporter.

5.23 **Standard.** The shipowner shall be obliged to provide the information regarding the entry or exit of goods known to the shipowner at the time of lodging such data and as set out in the transport document that evidences the bill of lading. Thus, the shipowner can base the lodgement on data provided by the shipper customer, unless the shipowner has reason to believe that the data provided is untrue.

5.24 **Recommended Practice.** Public authorities should implement regulations pursuant to which the person who initiates and contractually agrees with a party (e.g. a consolidator, a freight forwarder or a shipowner) for the carriage of a maritime cargo shipment to the territory of another State must provide complete and accurate cargo shipment information to that party.

Section 6 – Public health and quarantine, including sanitary measures for animals and plants

6.1 **Standard.** Public authorities of a State not Party to the International Health Regulations shall endeavour to apply the relevant provisions for these Regulations to international shipping.

6.2 **Recommended Practice.** Contracting Governments having certain interests in common owing to their health, geographical, social or economic conditions should conclude special arrangements

pursuant to article 85 of the International Health Regulations when such arrangements will facilitate the application of those Regulations.

6.3 Recommended Practice. Where Sanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or products thereof, such certificates and documents should be simple and widely publicized and Contracting Governments should cooperate with a view to standardizing such requirements.

6.4 Recommended Practice. Public authorities should authorize granting of pratique by electronic means to a ship when, on the basis of information received from it prior to its arrival, the health authority for the intended port of arrival is of the opinion that its arrival will not result in the introduction or spread of a quarantinable disease. Health authorities should as far as practicable be allowed to join a ship prior to entry of the ship into port.

6.4.1 Standard. Public authorities shall seek the cooperation of shipowners to ensure compliance with any requirement that illness on a ship is to be reported promptly by electronic means to health authorities for the port for which the ship is destined, in order to facilitate provision for the presence of any special medical personnel and equipment necessary for health procedures on arrival.

6.5 Standard. Public authorities shall make arrangements to enable all travel agencies and others concerned to make available to passengers, sufficiently in advance of departure, lists of the vaccinations required by the public authorities of the countries concerned, as well as vaccination certificate forms conforming to the International Health Regulations. Public authorities shall take all possible measures to have vaccinators use the International Certificates of Vaccination or Re-Vaccination in order to assure uniform acceptance.

6.6 Recommended Practice. Public authorities should provide facilities for the completion of International Certificates of Vaccination or Re-Vaccination as well as facilities for vaccination at as many ports as feasible.

6.7 Standard. Public authorities shall ensure that sanitary measures and health formalities are initiated forthwith, completed without delay, and applied without discrimination.

6.8 Recommended Practice. To ensure, inter alia, efficient maritime traffic, public authorities should maintain at as many ports as feasible adequate facilities for the administration of public health, animal and agricultural quarantine measures.

6.9 Standard. There shall be maintained readily available at as many ports in a State as feasible such medical facilities as may be reasonable and practicable for the emergency treatment of crews and passengers.

6.10 Standard. Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public health, a ship which is not infected or suspected of being infected with a quarantinable disease shall not, on account of any other epidemic disease, be prevented by the health authorities for a port from discharging or loading cargo or stores or taking on fuel or water.

6.11 Recommended Practice. Shipments of animals, animal raw materials, crude animal products, animal foodstuffs and quarantinable plant products should be permitted in specified circumstances and when the certification requirements have been met at the time of discharge.

Section 7 – Miscellaneous provisions

A. Bonds and other forms of security

7.1 Recommended Practice. Where public authorities require bonds or other forms of security from shipowners to cover liabilities under the customs, immigration, public health, agricultural quarantine or similar laws and regulations of a State, they should permit the use of a single comprehensive bond or other form of security wherever possible.

B. Services at ports

7.2 Recommended Practice. The normal services of public authorities at a port should be provided without charge during normal working hours. Public authorities should establish normal working hours for their services at ports consistent with the usual periods of substantial workload.

7.3 Standard. Contracting Governments shall adopt all practicable measures to organize the normal services of public authorities at ports in order to avoid unnecessary delay of ships after their arrival or when ready to depart and reduce the time for completion of formalities to a minimum, provided that sufficient notice of estimated time of arrival or departure shall be given to the public authorities.

7.4 Standard. No charge shall be made by a health authority for any medical examination, or any supplementary examination, whether bacteriological or otherwise, carried out at any time of the day or night, if such examination is required to ascertain the health of the person examined, nor for visit to and inspection of a ship for quarantine purposes except inspection of a ship for the issue of a Ship Sanitation Control Certificate or Ship Sanitation Control Exemption Certificate, nor shall a charge be made for any vaccination of a person arriving by ship nor for a certificate thereof. However, where measures other than these are necessary in respect of a ship or its passengers or crew and charges are made for them by a health authority, such charges shall be made in accordance with a single tariff which shall be uniform to the territory concerned and they shall be levied without distinction as to the nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the nationality, flag, registry or ownership of the ship.

7.5 Recommended Practice. When the services of public authorities are provided outside the regular working hours referred to in Recommended Practice 7.2, they should be provided on terms which shall be moderate and not exceed the actual cost of the services rendered.

7.6 Standard. Where the volume of traffic at a port warrants, public authorities shall ensure that services are provided for the accomplishment of the formalities in respect of cargo and baggage, regardless of value or type.

7.7 Recommended Practice. Contracting Governments should endeavour to make arrangements whereby one Government will permit another Government certain facilities before or during the voyage to examine ships, passengers, crew, baggage, cargo and documentation for customs, immigration, public health, plant and animal quarantine purposes when such action will facilitate clearance upon arrival in the latter State.

C. Emergency assistance

7.8 Standard. Public authorities shall facilitate the arrival and departure of ships engaged in:

- disaster relief work;
- the rescue of persons in distress at sea in order to provide a place of safety for such persons;
- the combating or prevention of marine pollution; or
- other emergency operations designated to enhance maritime safety, the safety of life at sea, the safety of the population or the protection of the marine environment.

7.9 Standard. Public authorities shall, to the greatest extent possible, facilitate the entry and clearance of persons, cargo, material and equipment required to deal with situations described in Standard 7.8.

7.10 **Standard.** Public authorities shall grant prompt customs clearance of specialized equipment needed to implement security measures.

D. National facilitation committees

7.11 **Recommended Practice.** Each Contracting Government should consider establishing, in close cooperation with the maritime industry, a national maritime transport facilitation programme based on the facilitation requirements of this annex and ensure that the objective of its facilitation programme should be to adopt all practical measures to facilitate the movement of ships, cargo, crews, passengers, mail and stores, by removing unnecessary obstacles and delays.

7.12 **Recommended Practice.** Each Contracting Government should establish a national maritime transport facilitation Committee or a similar national coordinating body, for the encouragement of the adoption and implementation of facilitation measures, between governmental departments, agencies and other organizations concerned with, or responsible for, various aspects of international maritime traffic, as well as port authorities, port facilities and terminals and shipowners.

APPENDIX 1
GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

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

For official use

CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

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

"APPENDIX 2**Form of stowaway details referred to in Recommended Practice 4.6.2**

| | |
|---|--|
| SHIP DETAILS <i>Name of ship:</i> <i>IMO number:</i> <i>Flag:</i> <i>Company:</i> <i>Company address:</i> <i>Agent in next port:</i> <i>Agent address:</i> <i>IRCS:</i> <i>Inmarsat number:</i> <i>Port of registry:</i> <i>Name of Master:</i> | <i>Date of birth:</i> <i>Place of birth:</i> <i>Claimed nationality:</i> <i>Home address:</i> <i>Country of domicile:</i> <i>ID-document type, e.g. Passport No.:</i> <i>ID Card No. or Seaman's Book No.:</i> <i>If yes,</i> <i>When issued:</i> <i>Where issued:</i> <i>Date of expiry:</i> <i>Issued by:</i> |
|---|--|

| | |
|--|---|
| STOWAWAY DETAILS <i>Date/time found on board:</i> <i>Place of boarding¹:</i> <i>Country of boarding:</i> <i>Date/time of boarding:</i> <i>Intended final destination:</i> <i>Stated reasons for boarding the ship²:</i> <i>Surname:</i> <i>Given name:</i> <i>Name by which known:</i> <i>Gender:</i> | <i>Photograph of the stowaway:</i> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center;"> Photograph if available </div> <i>General physical description of the stowaway:</i> |
| <i>First language:</i> <i>Spoken:</i> <i>Read:</i> <i>Written:</i> | <i>Other languages:</i> <i>Spoken:</i> <i>Read:</i> <i>Written:</i> |

Other details:

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

Date(s) of Interview(s):

Stowaway's signature:

Date:

Master's signature:

Date:

ΜΕΡΟΣ Β΄
 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ
 ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ FAL, 1965, ΣΥΜΦΩΝΑ
 ΜΕ ΤΟ ΥΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ FAL 12(40)
 ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ
 ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ
 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Α. Ορισμοί

Για τους σκοπούς των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος, οι κατωτέρω παρατιθέμενοι όροι θα έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αποπειρώμενος λαθρεπιβάτης. Ένα άτομο που κρύβεται, χωρίς την συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του πλοίαρχου ή άλλου υπεύθυνου ατόμου, σε ένα πλοίο ή σε φορτίο που φορτώνεται μεταγενέστερα στο πλοίο, και το οποίο ανακαλύπτεται επί του πλοίου προτού αυτό αναχωρήσει από το λιμάνι.

Φορτίο. Οποιαδήποτε αγαθά, προϊόντα, εμπορεύματα και αντικείμενα οιασδήποτε είδους μεταφερόμενα επί του πλοίου, εξαιρουμένων του ταχυδρομείου, των προμηθειών του πλοίου, των αμοιβών του πλοίου, του εξοπλισμού του πλοίου, μονάδων μεταφοράς φορτίου τα οποία δεν μεταφέρονται με σύμβαση μεταφοράς του φορτωτή, των προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και των συνοδευόμενων αποσκευών επιβατών.

Μονάδα Μεταφοράς Φορτίου. Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς, ανταλλασσόμενο αμάξωμα/επικαθήμενο, όχημα, σιδηροδρομική άμαξα ή οποιαδήποτε άλλη παρόμοια μονάδα.

Άδεια. Εκπλήρωση των τελωνειακών και/ή λοιπών διατυπώσεων αναγκαίων για να:

(α) Επιτρέψουν την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, την εξαγωγή τους ή την τοποθέτησή τους σε άλλη τελωνειακή διαδικασία (ο λεγόμενος εκτελωνισμός).

(β) Επιτρέψουν την είσοδο προσώπων στην επικράτεια του Κράτους, ή

(γ) Επιτρέψουν την είσοδο ή αναχώρηση ενός πλοίου από λιμένα επικράτειας του Κράτους.

Ατομικά είδη πληρώματος. Ιματισμός, αντικείμενα καθημερινής χρήσεως και λοιπά αντικείμενα, στα οποία δύναται να περιλαμβάνεται συνάλλαγμα, που ανήκουν στο πλήρωμα και μεταφέρονται από το πλοίο.

Μέλος πληρώματος. Οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο έχει πράγματι προσληφθεί για την εκτέλεση καθηκόντων επί του πλοίου κατά τη διάρκεια ταξιδιού, στον τομέα εργασίας ή υπηρεσίας επί του πλοίου, και περιλαμβάνεται στην κατάσταση πληρώματος.

Κρουαζιερόπλοιο. Πλοίο που εκτελεί διεθνή πλου και μεταφέρει επιβάτες οι οποίοι συμμετέχουν σε ένα ομαδικό πρόγραμμα και ενδιαίτωνται επ' αυτού με σκοπό την πραγματοποίηση προγραμματισμένων περιοδικών τουριστικών περιηγήσεων σε ένα ή και περισσότερα διαφορετικά λιμάνια και το οποίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού κανονικά:

(α) δεν επιβιβάζει ή αποβιβάζει άλλους επιβάτες,

(β) δεν προβαίνει σε φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου.

Έγγραφο. Πληροφορία, η οποία παρουσιάζει στοιχεία με ηλεκτρονικό ή μη τρόπο.

Εκτιμώμενος χρόνος αφίξεως (ETA). Χρόνος κατά τον οποίο ένα πλοίο εκτιμάται ότι θα αφιχθεί στον σταθμό πλοήγησης ενός λιμένα ή, όταν αναμένει να εισέλθει σε ένα συγκεκριμένο σημείο στην περιοχή του λιμένα, όπου εφαρμόζονται οι κανονισμοί λιμένα.

Εμπορευματοκιβώτιο. Ένα αντικείμενο μεταφοράς εξοπλισμού με μόνιμο χαρακτήρα και αρκετά ανθεκτικό ώστε να είναι κατάλληλο για επαναλαμβανόμενη χρήση, ειδικά σχεδιασμένο για τη διευκόλυνση μεταφοράς αγαθών, μέσω ενός ή λοιπών μεθόδων μεταφοράς, χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση, σχεδιασμένο για να ασφαλίξεται και/ή διαχειρίζεται άμεσα, έχοντας εξαρτήματα για τους σκοπούς αυτούς, και είναι εγκεκριμένο σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (CSC), 1972, όπως έχει τροποποιηθεί. Ο όρος «εμπορευματοκιβώτιο» δεν περιλαμβάνει όχημα ή συσκευασία, εντούτοις ένα εμπορευματοκιβώτιο το οποίο μεταφέρεται σε ένα τροχήλατο πλαίσιο εμπίπτει στον ορισμό.

Κώδικας ISPS. Ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια στα Πλοία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ISPS Code) όπως έχει υιοθετηθεί την 12 Δεκεμβρίου 2002 από την απόφαση 2 της Διπλωματικής Διάσκεψης για τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974 (SOLAS), όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό.

Δηλωτικό Φορτίου. Έγγραφο, το οποίο συνοψίζει τα διάφορα στοιχεία από τις φορτωτικές και άλλα έγγραφα μεταφοράς, τα οποία εκδόθηκαν για τη μεταφορά εμπορευμάτων από πλοία.

Πλοίαρχος. Το άτομο το οποίο ασκεί τη διακυβέρνηση σε ένα πλοίο.

Διερχόμενος επιβάτης. Επιβάτης που φθάνει με πλοίο από μία ξένη χώρα με σκοπό να συνεχίσει το ταξίδι με πλοίο ή με κάποιο άλλο μέσο συγκοινωνίας σε άλλη ξένη χώρα.

Συνοδευόμενες αποσκευές επιβατών. Περιουσιακά στοιχεία στα οποία δύναται να περιλαμβάνεται και συνάλλαγμα, μεταφερόμενα από επιβάτη στο ίδιο πλοίο, ανεξαρτήτως αν βρίσκονται υπό προσωπική κατοχή, εφόσον δε μεταφέρονται βάσει συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων ή άλλης παρεμφερούς συμφωνίας.

Λιμάνι. Κάθε λιμάνι, τερματικός σταθμός, υπεράκτιος τερματικός σταθμός, ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή ή αγκυροβόλιο το οποίο συνήθως χρησιμοποιείται για την φόρτωση, εκφόρτωση, επισκευή και αγκυροβολία των πλοίων, ή οποιοδήποτε άλλο μέρος στο οποίο ένα πλοίο μπορεί να καταπλεύσει.

Ταχυδρομικά αντικείμενα. Επιστολικό ταχυδρομείο και άλλα αντικείμενα τα οποία πρόκειται να μεταφερθούν από ένα πλοίο με σκοπό τη μεταφορά τους από ταχυδρομικές υπηρεσίες και προορίζονται για παράδοση σε ταχυδρομικές υπηρεσίες στα λιμάνια προορισμού του πλοίου.

Δημόσιες αρχές. Οργανισμοί ή αξιωματούχοι ενός κράτους υπεύθυνοι για την εφαρμογή και επιβολή των νόμων και των κανονισμών του κράτους αυτού που

σχετίζονται με οποιαδήποτε τρόπο με τους Κανόνες και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιλαμβάνονται στο παρόν Παράρτημα.

Αποδέσμευση. Ενέργεια που αναλαμβάνεται από τις Τελωνειακές Αρχές για να επιτρέψουν σε φορτία, υπό εκτελωνισμό, να τεθούν στη διάθεση των ενδιαφερομένων προσώπων.

Μέτρα ασφαλείας. Μέτρα, που αναπτύσσονται και εφαρμόζονται σύμφωνα με διεθνείς συμφωνίες για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία, σε χώρους λιμένων, σε ευκολίες υποδοχής και σε εμπορεύματα που μεταφέρονται στη διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα προκειμένου να εντοπιστούν και να παρεμποδιστούν παράνομες πράξεις*.

Ναυτικός Πράκτορας. Το πρόσωπο που εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη και/ή ναυλωτή (εντολέα) στον λιμένα. Αν έχει ανατεθεί, ο πράκτορας είναι υπόλογος στον εντολέα του για τη διευθέτηση, τόσο στο λιμένα όσο και την αποβάθρα, όλων των σχετικών λιμενικών και οικονομικών υποχρεώσεων, που σχετίζονται με τις απαιτήσεις του Πλοίαρχου και του πληρώματος, την ελευθεροπλοία του πλοίου στο λιμένα και στις λοιπές αρχές (περιλαμβανομένης της προετοιμασίας και υποβολής των κατάλληλων εγγράφων) καθώς και την απελευθέρωση ή παραλαβή του φορτίου εκ μέρους του εντολέα.

Πλοιοκτήτης. Ο κύριος ή ο εκμεταλλεόμενος πλοίο είτε πρόκειται περί φυσικού προσώπου είτε περί εταιρείας, ή άλλης νομικής οντότητας, και οποιοδήποτε πρόσωπο, εκτός του ναυτικού πράκτορα, που ενεργεί για λογαριασμό του κυρίου ή του εκμεταλλεομένου το πλοίο.

Έγγραφο Πλοίου. Πιστοποιητικά και άλλα έγγραφα, τα οποία πρέπει να είναι διαθέσιμα από τον πλοίαρχο του πλοίου, ούτως ώστε να καταδεικνύεται η συμμόρφωση του πλοίου με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς.

Εξοπλισμός του πλοίου. Αντικείμενα μη αναλώσιμα, εκτός των αμοιβών του πλοίου, που βρίσκονται επί του πλοίου για να χρησιμοποιηθούν σε αυτό και που μπορούν να απομακρυνθούν από αυτό, περιλαμβανομένων των εξαρτημάτων όπως σωσίβιες λέμβοι, σωστικές συσκευές, έπιπλα, εξάρτια και παρεμφερή αντικείμενα.

Αμοιβά Πλοίου. Αντικείμενα προοριζόμενα για επισκευή ή αντικατάσταση μερών του πλοίου πάνω στο οποίο μεταφέρονται.

Προμήθειες πλοίου. Αγαθά προς χρήση επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων αναλωσίμων αγαθών, αγαθών μεταφερομένων επί του πλοίου, και προοριζόμενα προς πώληση στους επιβάτες και τα μέλη του πληρώματος, καύσιμα και λιπαντικά, εξαιρουμένων του εξοπλισμού και των αμοιβών του πλοίου.

Φορτωτής. Το πρόσωπο που αναγράφεται στη φορτωτική ή αντίστοιχο έγγραφο ως φορτωτής και/ή ο οποίος συνάπτει μία σύμβαση μεταφοράς (ή στου οποίου το

όνομα ή εκ μέρους του οποίου έχει συναφθεί μια σύμβαση μεταφοράς) με ένα μεταφορέα. Ο φορτωτής ομοίως αποκαλείται και αποστολέας.

Άδεια εξόδου στην ξηρά. Άδεια εξόδου στην ξηρά μέλους πληρώματος κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι μέσα στα γεωγραφικά ή χρονικά όρια, εφόσον υπάρχουν και έχουν καθορισθεί από τις δημόσιες αρχές.

Ενιαία Θυρίδα. Μία λειτουργία, η οποία επιτρέπει την υποβολή τυποποιημένων πληροφοριών οι οποίες καλύπτονται από τη Σύμβαση σε ένα ενιαίο σημείο εισόδου.

Λαθρεπιβάτης. Ένα άτομο που κρύβεται, χωρίς την συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του πλοίαρχου ή άλλου υπευθύνου ατόμου, σε ένα πλοίο ή σε φορτίο που φορτώθηκε μεταγενέστερα στο πλοίο, και το οποίο ανακαλύπτεται πάνω στο πλοίο μετά την αναχώρηση του από το λιμάνι ή μέσα στο φορτίο ενώ γίνεται η εκφόρτωση του στο λιμάνι προορισμού και αναφέρεται σαν λαθρεπιβάτης από τον πλοίαρχο στις αρμόδιες Αρχές.

Προσωρινή εισαγωγή. Η τελωνειακή διαδικασία υπό την οποία ορισμένα εμπορεύματα μπορούν να εισέλθουν στο τελωνειακό έδαφος με ολική ή μερική απαλλαγή από εισαγωγικούς δασμούς και φόρους και χωρίς εφαρμογή κατά την εισαγωγή απαγορεύσεων ή περιορισμών οικονομικού χαρακτήρα. Αυτά τα εμπορεύματα πρέπει να εισάγονται για συγκεκριμένο σκοπό και να προορίζονται για επανεξαγωγή μέσα σε καθορισμένη προθεσμία και χωρίς να έχουν υποστεί μεταποιήσεις με εξαίρεση τη φυσιολογική φθορά τους λόγω χρήσης.

Χρόνος άφιξης. Ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο το πρώτο καταπλέει σε λιμένα παραμένοντας είτε επί'αγκύρα είτε σε παραβολή.

Ταξιδιωτικό έγγραφο. Πληροφορία που αποδεικνύει την ύπαρξη σύμβασης μεταφοράς ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον φορτωτή, όπως έγγραφο φορτωτικής ή έγγραφο για πολυτροπικές μεταφορές.

Β. Γενικές διατάξεις

Οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, σε συνδυασμό με την παρ. 2 του άρθρου V της Σύμβασης, δεν θα παρεμποδίζουν τις Δημόσιες αρχές από το να λαμβάνουν τα κατά περίπτωση κατάλληλα μέτρα, περιλαμβανομένου και αιτήματος παροχής περαιτέρω πληροφοριών, σε περιπτώσεις υπόνοιας λαθρεμπορίου, ή προς αντιμετώπιση ειδικών προβλημάτων, που συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια ή τη δημόσια υγεία, όπως είναι οι παράνομες πράξεις κατά της ασφαλείας της ναυτιλιακής κίνησης και η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, ή η παρεμπόδιση εισόδου ή εξάπλωσης επιδημιών ή λοιμών που προσβάλλουν ζώα και φυτά.

1.1 Κανόνες. Οι δημόσιες αρχές σε όλες τις περιπτώσεις θα απαιτούν την παροχή μόνο ουσιωδών πληροφοριών και θα περιορίζουν τον αριθμό τους στο ελάχιστο.

1.1.1. Εκτός χρήσης.

1.2 Συνιστώμενη Πρακτική. Παρά το γεγονός ότι έγγραφα δύνανται για ορισμένους σκοπούς να περιγράφονται και να απαιτούνται ξεχωριστά στο παρόν Παράρτημα, οι δημόσιες αρχές, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα αυτών από τους οποίους απαιτείται η συμπλήρωση των

* Αναφορά γίνεται στη Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοίας, 1988 (ΔΣ SUA), τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ISPS Code) και το Κεφάλαιο XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974 (SOLAS).

εγγράφων, καθώς και τους σκοπούς για τους οποίους πρόκειται να χρησιμοποιηθούν τα έγγραφα, ενδείκνυται όπως προβλέπουν για οποιαδήποτε δύο ή και περισσότερα τέτοιου είδους έγγραφα τα οποία πρόκειται να υποβληθούν από το ίδιο πρόσωπο, να συνδυάζονται σε ένα σε περίπτωση που αυτό καθίσταται πρακτικό και εφόσον θα είχε ως αποτέλεσμα την σε σημαντικό βαθμό διευκόλυνση.

1.3 Συνιστώμενη Πρακτική. Τα μέτρα και οι διαδικασίες που επιβάλλονται από τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις για σκοπούς ασφαλείας ή πρόληψης της διακίνησης ναρκωτικών, θα πρέπει να είναι επαρκή. Τέτοια μέτρα και διαδικασίες (π.χ. διαχείριση κινδύνου και διασταύρωση πληροφοριών) θα πρέπει να εφαρμόζονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιούν τις παρεμβάσεις και να προλαμβάνουν περιττές καθυστερήσεις των πλοίων και των μεταφερόμενων προσώπων ή εμπορευμάτων.

Γ. Συστήματα για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών

1.3.δ.ις Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών έως την 8η Απριλίου 2019.

1.3.δ.ιις Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές, όταν συστήνουν συστήματα για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για την υποβοήθηση των τελωνειακών διατυπώσεων, πρέπει να παρέχουν στους πλοιοκτήτες και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη με όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες αναφορικά με τις απαιτήσεις των συστημάτων, καθώς και μια επαρκή μεταβατική περίοδο πριν η χρήση των εν λόγω συστημάτων καταστεί υποχρεωτική. Μία περίοδος όχι μικρότερη από 12 μήνες για τη μετάβαση στην υποχρεωτική χρήση των συστημάτων θα παρέχεται από την ημερομηνία σύστασης των εν λόγω συστημάτων.

1.3.δ.ιιις Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές πρέπει, για μια μεταβατική περίοδο, να επιτρέπουν την υποβολή των απαιτούμενων πληροφοριών που απαιτούνται για τις τελωνειακές διατυπώσεις σε ηλεκτρονική και έντυπη μορφή.

1.3.δ.ιιις Συνιστώμενη Πρακτική. Οι συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις πρέπει να ενθαρρύνουν τις δημόσιες αρχές να εισαγάγουν συστήματα που θα επιτρέπουν την υποβολή όλων των πληροφοριών που απαιτούνται από τις δημόσιες αρχές σε συνάρτηση με την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση των πλοίων, ατόμων και φορτίου, αποφεύγοντας την αναπαραγωγή, σε μια «Ενιαία Θυρίδα».

Θα πρέπει επίσης να εξετασθεί ώστε η εν λόγω Ενιαία Θυρίδα να λειτουργεί και ως μηχανισμός διά του οποίου οι δημόσιες αρχές θα κοινοποιούν αποφάσεις και λοιπές πληροφορίες που σχετίζονται με αυτή τη Σύμβαση.

1.4. Εκτός χρήσης

1.5. Εκτός χρήσης

1.6. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές κατά την εισαγωγή συστημάτων για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για τις τελωνειακές διατυπώσεις, θα περιορίζουν τις πληροφορίες που απαιτούν από τους πλοιοκτήτες και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, σε αυτές που απαιτούνται από τη Σύμβαση FAL.

1.6.δ.ις Κανόνας. Όταν εισαγάγουν συστήματα για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών που απαιτούνται από τις δημόσιες αρχές για την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση του πλοίου, ατόμων και φορτίου για τη διευκόλυνση των τελωνειακών διατυπώσεων, οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις πρέπει να ενθαρρύνουν τις δημόσιες αρχές και τα λοιπά εμπλεκόμενα μέρη (πλοιοκτήτες, διαχειρίστριες εταιρείες, λιμένες, και/ή πράκτορες φορτίου κ.λπ.) να ανταλλάσσουν δεδομένα συμμορφούμενα με τα σχετικά πρότυπα των Η.Ε., συμπεριλαμβανομένων των Προτύπων των Η.Ε. για την Ηλεκτρονική Ανταλλαγή Δεδομένων για τις Διοικήσεις, το Εμπόριο και τις Μεταφορές (UN/EDIFACT), ή λοιπά διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα, όπως το πρότυπο XML.

1.6.δ.ιις Συνιστώμενη Πρακτική. Όταν εισαγάγουν νέα μορφότυπα ηλεκτρονικών μηνυμάτων, οι δημόσιες αρχές πρέπει να συνεχίζουν να επιτρέπουν τη χρήση των υφιστάμενων μορφοτύπων ηλεκτρονικών μηνυμάτων σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

1.7 Συνιστώμενη Πρακτική. Κατά τον σχεδιασμό, εισαγωγή ή τροποποίηση συστημάτων για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για τις τελωνειακές διατυπώσεις, οι δημόσιες αρχές πρέπει να:

(α) παρέχουν σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη εξαρχής την ευκαιρία για διαβουλεύσεις,

(β) αξιολογούν τις υπάρχουσες διαδικασίες και να απαλείφουν τις μη αναγκαίες,

(γ) προσδιορίζουν εκείνες τις διαδικασίες που πρόκειται να αυτοματοποιηθούν,

(δ) χρησιμοποιούν τις συστάσεις των Ηνωμένων Εθνών, τα Πακέτα Πληροφοριών του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων και τους σχετικούς Κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Προτύπων, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό,

(ε) προσαρμόζουν τα συστήματα αυτά για εφαρμογή σε περιπτώσεις σύνθετων/συνδυασμένων μεταφορών,

(στ) παίρνουν τα αναγκαία μέτρα για ελαχιστοποίηση του κόστους εφαρμογής των συστημάτων αυτών στους χρήστες και σε άλλα μέρη, και

(ζ) αποδίδουν προσοχή στην ελκυστικότητα της απόκτησης συμβατότητας με λοιπά πληροφοριακά συστήματα.

1.7.1 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα πρέπει να ενθαρρύνουν τις Δημόσιες Αρχές και τα άλλα εμπλεκόμενα μέρη να συνεργαστούν ή να συμμετέχουν άμεσα στην ανάπτυξη ηλεκτρονικών συστημάτων χρησιμοποιώντας διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα, προκειμένου να προαχθεί η ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζεται με τον κατάπλου, παραμονή και απόπλου των πλοίων, προσώπων και φορτίων και να διασφαλιστεί η από κοινού χρήση των συστημάτων αυτών από τις Δημόσιες Αρχές και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.

1.8 Εκτός χρήσης

1.8.1 Εκτός χρήσης

Δ. Παράνομη Διακίνηση Ναρκωτικών

1.9. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να αναζητούν θέσπιση συμφωνιών συνεργασίας με τους πλοιοκτήτες και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για τη βελτίωση της ικανότητάς τους να καταπολεμούν το λαθρεμπόριο ναρκωτικών, παρέχοντας ταυτόχρο-

να αυξημένες διευκολύνσεις. Τέτοιοι τρόποι πρέπει να βασίζονται στα Μνημόνια Συμφωνίας του Συμβουλίου Τελωνιακής Συνεργασίας* και στις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες.

1.10 Κανόνας. Όπου, ως μέρος των τρόπων συνεργασίας, παρέχεται σε δημόσιες αρχές, πλοιοκτήτες και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, δυνατότητα πρόσβασης σε «ευαίσθητες» πληροφορίες εμπορικού και άλλου χαρακτήρα, οι πληροφορίες θα χρησιμοποιούνται εμπιστευτικά.

Ε. Τεχνικές ελέγχου

1.11 Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές πρέπει να χρησιμοποιούν διαχείριση κινδύνων προκειμένου να ενταθούν οι διαδικασίες συνοριακού ελέγχου αναφορικά με:

- την παράδοση/τελωνισμό του φορτίου,
 - τις απαιτήσεις ασφαλείας
 - την ικανότητα στόχευσης του λαθρεμπορίου,
- ως εκ τούτου διευκολύνεται η νόμιμη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ, ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Το παρόν τμήμα περιλαμβάνει τις διατάξεις που αφορούν τις απαιτούμενες, από τις δημόσιες αρχές, διατυπώσεις που παρέχονται από τους πλοιοκτήτες κατά τον κατάπλου, παραμονή και απόπλου του πλοίου και δεν θεωρείται πως αποκλείει την απαίτηση, των αρμοδίων αρχών, προς προσκόμιση για επιθεώρηση των πιστοποιητικών και λοιπών διαθέσιμων εγγράφων του πλοίου σχετικών με το νηολόγιο, τη καταμέτρηση, την ασφάλεια, την επάνδρωση και λοιπά συναφή θέματα**.

Α. Γενικά

2.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές δεν θα απαιτούν, κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου των πλοίων στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, έγγραφα πλην των αναφερομένων στο παρόν τμήμα.

Τα έγγραφα αυτά είναι:

- Γενικό Δηλωτικό
- Δηλωτικό Φορτίου
- Δηλωτικό Εφοδίων
- Δηλωτικό ατομικών ειδών του πληρώματος
- Κατάσταση πληρώματος
- Κατάσταση επιβατών
- Δηλωτικό Επικίνδυνων Φορτίων
- Το υπό της Παγκοσμίου Ταχυδρομικής Συμβάσεως απαιτούμενο έγγραφο για τη μεταφορά ταχυδρομείου.
- Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας
- Πληροφορίες ασφαλείας οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με το κανονισμό XI-2/9.2.2 της SOLAS.
- Προωθούμενες ηλεκτρονικές πληροφορίες φορτίου για τους σκοπούς της αξιολόγησης επικινδυνότητας τελωνείων.
- Προωθούμενα έντυπα ενημέρωσης για την παράδοση καταλοίπων στις Λιμενικές Υπηρεσίες Υποδοχής, όταν αυτές έχουν κοινοποιηθεί στον Οργανισμό.

* Από το 1994, γνωστό ως Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων.

** Βλ. τις εγκυκλίους FAL2/Circ.127 - MEPV.I/Circ. 817 - MSC.I/Circ.1462.

2.1.1. Κανόνας. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις δεν θα απαιτούν προξενικές διατυπώσεις, χρεώσεις ή λοιπά τέλη όσον αφορά τα έγγραφα για τη διεξαγωγή των τελωνειακών διατυπώσεων των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής υποβολής των πιστοποιητικών.

2.1.2. Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές θα αναπτύξουν διαδικασίες για την υποβολή των πληροφοριών προκατάπλου και προ-απόπλου, έτσι ώστε να διευκολύνουν την επεξεργασία των εν λόγω πληροφοριών για την επίσπευση της επακόλουθης παράδοσης/τελωνισμού φορτίου και αποδέσμευσης προσώπων.

2.1.3. Συνιστώμενη Πρακτική. Η εθνική νομοθεσία θα πρέπει να προσδιορίσει τους όρους υποβολής των προκατάπλου και προ-απόπλου πληροφοριών. Αναφορικά με το θέμα του ορισμού του χρόνου διαβίβασης των προκατάπλου πληροφοριών, αυτό κανονικά δεν θα πρέπει να τίθεται νωρίτερα από τη στιγμή που το πλοίο έχει αποπλεύσει από τη χώρα αναχώρησης. Ωστόσο, η εθνική νομοθεσία θα μπορούσε, πλέον του βασικού κανόνα, να προσδιορίσει επίσης τις εξαιρέσεις από την εν λόγω αρχή όπου απαιτείται, π.χ. για ταξίδια μικρής διάρκειας.

2.1.3.5. δις Συνιστώμενη πρακτική. Οι δημόσιες αρχές πρέπει, για την υποβολή των προωθούμενων ηλεκτρονικών πληροφοριών φορτίου για τους σκοπούς της αξιολόγησης επικινδυνότητας τελωνείων, να λαμβάνουν υπόψη τους χρονικούς περιορισμούς που καθορίζονται από το Ασφαλές Πλαίσιο Προτύπων του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων.

2.1.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Δημόσιες Αρχές δεν θα πρέπει να απαιτούν την υποβολή ξεχωριστού Γενικού Δηλωτικού, Δηλωτικού Φορτίου, Κατάστασης Πληρώματος, Κατάστασης Επιβατών και Δηλωτικό Επικίνδυνων Φορτίων εάν τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτά τα έγγραφα περιλαμβάνονται στις προ-κατάπλου ή προ-απόπλου πληροφορίες ή στο δηλωτικό φορτίου του πλοίου.

2.1.5. Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές θα επαναχρησιμοποιούν τις προ-κατάπλου και προ-απόπλου πληροφορίες σε επακόλουθες διαδικασίες όπου αυτές απαιτούνται

Β. Περιεχόμενο και Σκοπός των Εγγράφων

2.2. Κανόνας. Το Γενικό Δηλωτικό θα αποτελεί το βασικό έγγραφο το οποίο θα παρέχει, κατά την άφιξη και αναχώρηση του πλοίου, τα απαιτούμενα, από τις δημόσιες αρχές, στοιχεία σε σχέση με το πλοίο.

2.2.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Ο ίδιος τύπος Γενικού Δηλωτικού ενδείκνυται όπως γίνεται δεκτός τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση του πλοίου.

2.2.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Στο Γενικό Δηλωτικό οι δημόσιες αρχές δεν ενδείκνυται να απαιτούν περισσότερα από τα κάτωθι αναγραφόμενα στοιχεία:

- Όνομα, τύπος και αριθμός IMO του πλοίου
- Διεθνές Διακριτικό Σήμα
- Κράτος σημαίας
- Αριθμός Ταξιδιού
- Πληροφορίες περί του νηολογίου
- Πληροφορίες περί της χωρητικότητας του πλοίου
- Όνομα Πλοιάρχου
- Όνομα και στοιχεία επικοινωνίας του πράκτορα του πλοίου

- Σύντομη περιγραφή του φορτίου
- Αριθμός πληρώματος
- Αριθμός επιβατών
- Σύντομες πληροφορίες περί του ταξιδιού
- Ημερομηνία και ώρα άφιξης/αναχώρησης
- Λιμένα αναχωρήσεως/αφίξεως
- Απαιτήσεις του πλοίου αναφορικά με τις ευκολίες υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων
- Τελευταίο λιμάνι προσέγγισης/Επόμενο λιμάνι προσέγγισης.

2.2.3. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται ότι το Δηλωτικό Φορτίου είτε θα φέρει ημερομηνία και υπογραφή του πλοίαρχου, του πράκτορα του πλοίου ή κάποιου άλλου προσώπου δεόντως εξουσιοδοτημένου από τον Πλοίαρχο ή θα είναι επικυρωμένο κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή.

2.3. Κανόνας. Το Δηλωτικό Φορτίου αποτελεί το βασικό έγγραφο διά του οποίου παρέχονται, κατά την άφιξη και αναχώρηση του πλοίου, τα απαιτούμενα από τις δημόσιες αρχές στοιχεία, σε σχέση με το φορτίο. Εντούτοις, δύναται επίσης να απαιτηθεί όπως παρασχεθούν ξεχωριστά πληροφορίες για επικίνδυνα φορτία.

2.3.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Διά του Δηλωτικού Φορτίου, οι δημόσιες αρχές δεν πρέπει να απαιτούν περισσότερα από τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) Κατά την άφιξη

- Όνομα και αριθμός IMO του πλοίου
- Κράτος σημαίας του πλοίου
- Όνομα του πλοίαρχου
- Αριθμός ταξιδιού
- Λιμάνι φόρτωσης
- Λιμάνι που συντάχθηκε το δηλωτικό
- Αναγνωριστικά στοιχεία του εμπορευματοκιβωτίου, όπου αυτά είναι διαθέσιμα, σήματα και αριθμοί, αριθμός και είδος δεμάτων, ποσότητα και περιγραφή των εμπορευμάτων ή εφόσον είναι διαθέσιμος, στοιχεία του Κώδικα HS¹.

- Στοιχεία ταξιδιωτικών εγγράφων του φορτίου που πρόκειται να εκφορτωθεί στο εν λόγω λιμάνι.

- Λιμάνια στα οποία θα εκφορτωθεί το υπόλοιπο φορτίο που παραμένει στο πλοίο.

- Αρχικά λιμάνια φόρτωσης όσον αφορά τα προϊόντα που μεταφέρονται βάσει εγγράφων συνδυασμένων μεταφορών ή φορτωτικής,

(β) στην αναχώρηση

- Όνομα και αριθμός IMO του πλοίου
- Κράτος σημαίας του πλοίου
- Όνομα του πλοίαρχου
- Αριθμός ταξιδιού
- Λιμάνι εκφόρτωσης
- Όσον αφορά τα προϊόντα που φορτώθηκαν στο εν

1 Σύμβαση για την Εναρμονισμένη Περιγραφή Εμπορευμάτων και το Σύστημα Κωδικοποίησης: επίσης γνωστή ως το «Εναρμονισμένο Σύστημα» (Harmonized System, HS). Η εν λόγω διεθνής σύμβαση η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1988, έχει ως σκοπό να εγκαθιδρύσει ένα εναρμονισμένο σύστημα περιγραφής και κωδικοποίησης προς χρήση των Τελωνειακών αρχών όταν χαρακτηρίζουν εμπορεύματα ή ομάδες αγαθών για τον σκοπό του καθορισμού τελωνειακών δασμών και συλλογής στατιστικών στοιχείων.

λόγω λιμάνι: αναγνωριστικά στοιχεία του εμπορευματοκιβωτίου, όπου αυτά είναι διαθέσιμα, σήματα και αριθμοί, αριθμός και είδος δεμάτων, ποσότητα και περιγραφή των εμπορευμάτων ή εφόσον είναι διαθέσιμος, στοιχεία του Κώδικα HS.

- Στοιχεία ταξιδιωτικών εγγράφων για φορτίο που φορτώθηκε στο εν λόγω λιμάνι.

2.3.2. Κανόνας. Αναφορικά με το φορτίο που απομένει επί του πλοίου οι δημόσιες αρχές θα απαιτούν την παροχή μόνο περιληπτικών στοιχείων επί των ελάχιστων ουσιαστών πληροφοριών.

2.3.3. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται ότι το Δηλωτικό Φορτίου είτε θα φέρει ημερομηνία και υπογραφή του πλοίαρχου, του πλοιοκτήτη, ο οποίος εκδίδει το έγγραφο μεταφοράς, του πράκτορα του πλοίου ή κάποιου άλλου προσώπου δεόντως εξουσιοδοτημένου από τον πλοίαρχο, ή θα είναι επικυρωμένο κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή.

2.3.4. Κανόνας. Οι Δημόσιες αρχές θα πρέπει να δέχονται αντί του Δηλωτικού Φορτίου αντίγραφο δηλωτικού του πλοίου με την προϋπόθεση ότι περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τη Συνιστώμενη Πρακτική 2.3.1. και τον Κανόνα 2.3.2. και φέρει την ημερομηνία, υπογραφή ή επικύρωση που προβλέπεται στον Κανόνα 2.3.3.

2.3.4.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Σαν εναλλακτική λύση στον Κανόνα 2.3.4., οι δημόσιες αρχές μπορούν να δέχονται αντίγραφο φορτωτικής υπογεγραμμένο ή επικυρωμένο σύμφωνα με τον Κανόνα 2.3.3. ή πιστοποιημένο σαν γνήσιο αντίγραφο, εάν το είδος και η ποσότητα του φορτίου καθιστούν τούτο πρακτικό και με την προϋπόθεση ότι οποιοδήποτε απαιτούμενο και αναγνωρισμένο στοιχείο που προβλέπεται από τη Συνιστώμενη Πρακτική 2.3.1. και τον Κανόνα 2.3.2., αλλά δεν αναφέρεται σε αυτά τα έγγραφα, θα μπορεί επίσης να παρασχεθεί και να πιστοποιείται δεόντως.

2.3.5. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα επιτρέπουν μη δηλωθέντα δέματα που βρίσκονται στην κατοχή του Πλοίαρχου να μην περιληφθούν στο Δηλωτικό Φορτίου υπό την προϋπόθεση ότι για τα δέματα αυτά θα παρέχονται πληροφορίες ξεχωριστά.

2.4. Κανόνας. Το Δηλωτικό Εφοδίων θα αποτελεί το βασικό έγγραφο με το οποίο θα παρέχονται κατά την άφιξη και αναχώρηση του πλοίου, οι απαιτούμενες από τις δημόσιες αρχές πληροφορίες σε σχέση με τα εφόδια του πλοίου.

2.4.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται ότι το Δηλωτικό Εφοδίων του πλοίου είναι χρονολογημένο και υπογεγραμμένο από τον Πλοίαρχο ή από έτερο αξιωματικό του πλοίου δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον Πλοίαρχο κατέχοντα προσωπική γνώση επί των εφοδίων του πλοίου, ή επικυρωμένο κατά τρόπο αποδεκτό από την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή.

2.5. Κανόνας. Το Δηλωτικό Ατομικών Ειδών του πληρώματος αποτελεί το βασικό έγγραφο με το οποίο θα παρέχονται οι απαιτούμενες από τις δημόσιες αρχές πληροφορίες σε σχέση με τα ατομικά είδη του πληρώματος. Το Δηλωτικό αυτό δεν θα απαιτείται κατά την αναχώρηση.

2.5.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται ότι το Δηλωτικό Ατομικών Ειδών του Πληρώματος είτε θα φέρει ημερομηνία και υπογραφή του πλοίαρχου ή κάποιου άλλου αξιωματικού του πλοίου δεόντως εξουσιοδοτημένου από τον πλοίαρχο, ή θα είναι επικυρωμένη κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή. Για τους σκοπούς της, επί του πλοίου, επιβεβαίωσης των καταγεγραμμένων στο εν λόγω Δηλωτικό ειδών, οι δημόσιες αρχές, δύνανται να απαιτήσουν από κάθε μέλος του πληρώματος την υπογραφή ή, κατά τρόπο αποδεκτό από την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή, επιβεβαίωσή τους.

2.5.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να ζητούν τα στοιχεία μόνο για εκείνα τα ατομικά είδη του πληρώματος που δεν απαλλάσσονται από φόρους και δασμούς ή που υπόκεινται σε απαγορεύσεις ή περιορισμούς.

2.6. Κανόνας. Η Κατάσταση Πληρώματος θα αποτελεί το βασικό έγγραφο που θα απαιτείται, κατά την άφιξη και αναχώρηση του πλοίου, από τις δημόσιες αρχές και θα παρέχει πληροφορίες σε σχέση με τον αριθμό και τη σύνθεση του πληρώματος.

2.6.1. Κανόνας². Για την Κατάσταση Πληρώματος, οι δημόσιες αρχές δεν θα απαιτούν περισσότερα από τα κάτωθι στοιχεία:

- Όνομα και αριθμός IMO του πλοίου
- Κράτος σημαίας του πλοίου
- Διεθνές διακριτικό σήμα
- Αριθμός ταξιδιού
- Επώνυμο
- Όνομα
- Εθνικότητα
- Βαθμός ή ειδικότητα
- Φύλλο
- Ημερομηνία και τόπος γεννήσεως
- Είδος και αριθμός εγγράφου ταυτοποίησης
- Κράτος που εκδίδει το έγγραφο ταυτοποίησης
- Λιμένας και ημερομηνία αφίξεως/αναχωρήσεως του πλοίου
- Τελευταίο λιμάνι προσέγγισης.

2.6.2. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται ότι η Κατάσταση Πληρώματος είτε θα φέρει ημερομηνία και υπογραφή του πλοίαρχου ή κάποιου άλλου αξιωματικού του πλοίου δεόντως εξουσιοδοτημένου από τον πλοίαρχο, ή θα είναι επικυρωμένη κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή.

2.6.3. Εκτός χρήσης.

2.6.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Στις περιπτώσεις που ένα πλοίο, που εκτελεί προγραμματισμένο δρομολόγιο, καταπλέει ξανά στον ίδιο λιμένα τουλάχιστον μια φορά εντός 14 ημερών και εφόσον έχουν γίνει ελάχιστες αλλαγές στο πλήρωμα, οι δημόσιες αρχές δεν θα πρέπει να απαιτούν συνήθως την υποβολή νέας πλήρους Κατάστασης Πληρώματος, αλλά θα πρέπει να δέχονται την υπάρχουσα Κατάσταση Πληρώματος με τις αλλαγές που είναι σημειωμένες πάνω σε αυτήν.

2 Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής του Κώδικα Συνόρων Σένγκεν (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

2.7. Κανόνας. Η Κατάσταση Επιβατών θα αποτελεί το βασικό έγγραφο το οποίο θα απαιτείται, κατά την άφιξη και αναχώρηση του πλοίου από τις Δημόσιες Αρχές και θα περιλαμβάνει στοιχεία σε σχέση με τους επιβάτες.

2.7.1. Εκτός χρήσης.

2.7.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές ενδέχονται να μην απαιτούν τη συμπλήρωση επιπρόσθετα από τις καταστάσεις επιβατών, εντύπων επιβίβασης ή αποβίβασης επιβατών τα ονόματα των οποίων εμφανίζονται στις καταστάσεις αυτές. Εντούτοις οι δημόσιες αρχές, όταν έχουν να αντιμετωπίσουν ειδικά προβλήματα που συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τη δημόσια υγεία, δύνανται να απαιτήσουν από πρόσωπο που εκτελεί διεθνές ταξίδι όπως, κατά την άφιξή του, δηλώσει εγγράφως τη διεύθυνση προορισμού του.

2.7.3. Κανόνας. Με την Κατάσταση Επιβατών οι δημόσιες αρχές δεν θα απαιτούν περισσότερα από τα κάτωθι στοιχεία:

- Όνομα και αριθμός IMO του πλοίου
- Διεθνές διακριτικό σήμα
- Κράτος της σημαίας του πλοίου
- Αριθμός ταξιδιού
- Επώνυμο
- Όνομα
- Εθνικότητα
- Ημερομηνία γεννήσεως
- Τόπος γεννήσεως
- Φύλο
- Τύπος εγγράφου ταυτοποίησης ή εγγράφου ταξιδιού
- Αριθμός εγγράφου ταυτοποίησης ή εγγράφου ταξιδιού
- Κράτος που χορηγεί το έγγραφο ταυτοποίησης ή το έγγραφο ταξιδιού
- Ημερομηνία λήξης εγγράφου ταυτοποίησης ή εγγράφου ταξιδιού
- Λιμένας επιβίβασης
- Αριθμό VISA, ανάλογα με την περίπτωση
- Λιμένας αποβίβασης
- Λιμένας και ημερομηνία αφίξεως/αναχώρησης του πλοίου
- Διερχόμενος ή μη επιβάτης.

2.7.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Ο κατάλογος που καταρτίζεται από τους πλοιοκτήτες για δική τους χρήση πρέπει να γίνεται δεκτός αντί της κατάστασης επιβατών υπό την προϋπόθεση ότι περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον Κανόνα 2.7.3. και χρονολογείται ή επικυρώνεται σύμφωνα με τον Κανόνα 2.7.5.

2.7.5. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται ότι η Κατάσταση Επιβατών είτε θα φέρει ημερομηνία και υπογραφή του πλοίαρχου, του πράκτορα του πλοίου ή κάποιου άλλου προσώπου δεόντως εξουσιοδοτημένου από τον πλοίαρχο ή θα είναι επικυρωμένη κατά τρόπο που να ικανοποιεί την ενδιαφερόμενη αρχή.

2.8. Κανόνας. Το Δηλωτικό Επικίνδυνων Εμπορευμάτων θα είναι το βασικό έγγραφο που θα παρέχει στις δημόσιες αρχές τις σχετικές, με τα επικίνδυνα εμπορεύματα, πληροφορίες.

2.8.1. Κανόνας. Στο Δηλωτικό των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων οι δημόσιες αρχές δεν θα ζητούν περισσότερες από τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Όνομα Πλοίου
- Αριθμός IMO
- Διεθνές Διακριτικό Σήμα
- Αριθμός Ταξιδιού
- Κράτος σημαίας
- Λιμάνι Φόρτωσης
- Λιμάνι Εκφόρτωσης
- Θέση στοιβασίας
- Κωδικός Αναφοράς
- Σήματα και Αριθμοί:
 - Αριθμό εμπορευματοκιβωτίου.
 - Αριθμό κυκλοφορίας οχήματος
 - Αριθμός Ηνωμένων Εθνών
 - Ορθή ονομασία μεταφερομένου φορτίου/(Τεχνικές προδιαγραφές)
 - Κατηγορία/Επικουρικός κίνδυνος (οι)
 - Ομάδα συσκευασίας
 - Επιπρόσθετες πληροφορίες/θαλάσσιο ρυπαντικό/σημείο ανάφλεξης/κ.λπ.
 - Αριθμός και είδος δεμάτων
 - Μάζα (κιλά) ή όγκο (L)
 - Πίνακας κατάστασης έκτακτης ανάγκης (EmS)
 - Ναυτικό Πράκτορα.

2.9. Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές δεν θα απαιτούν κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου του πλοίου έγγραφη δήλωση σε σχέση με τα ταχυδρομικά αντικείμενα εκτός της καθοριζόμενης στην Παγκόσμια Ταχυδρομική Σύμβαση, εφόσον η τελευταία όντως προσκομίζεται. Εφόσον απουσιάζει αυτό το έγγραφο, τα ταχυδρομικά αντικείμενα (αριθμός και βάρος) θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο Δηλωτικό Φορτίου.

2.10. Κανόνας. Η Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας θα αποτελεί το βασικό έγγραφο στο οποίο θα περιλαμβάνονται τα απαιτούμενα από τις Υγειονομικές Αρχές του Λιμένα στοιχεία σε σχέση με την υγειονομική κατάσταση επί του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και κατά την άφιξη σε λιμένα.

Γ. Έγγραφα κατά την άφιξη.

2.11. Κανόνας. Μέχρι τη λήξη της μεταβατικής περιόδου στην οποία αναφέρεται ο Κανόνας 1.3ter, οι δημόσιες αρχές δεν θα πρέπει να απαιτούν κατά την άφιξη του πλοίου σε λιμένα περισσότερα από:

- 5 αντίγραφα του Γενικού Δηλωτικού
- 4 αντίγραφα του Δηλωτικού φορτίου
- 4 αντίγραφα του Δηλωτικού Εφοδίων του πλοίου,
- 2 αντίγραφα του Δηλωτικού Ατομικών Ειδών του Πληρώματος
 - 4 αντίγραφα της Καταστάσεως Πληρώματος
 - 4 αντίγραφα της Καταστάσεως Επιβατών
 - 1 αντίγραφο του Δηλωτικού Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
 - 1 αντίγραφο της Ναυτιλιακής Δηλώσεως Υγείας
 - 1 αντίγραφο των πληροφοριών ασφαλείας που απαιτούνται σύμφωνα με τον Κανονισμό XI-2/9.2.2 της Δ.Σ. SOLAS,
 - 1 αντίγραφο του προωθούμενου έντυπου ενημέρωσης για την παράδοση καταλοίπων στις Λιμενικές Υπηρεσίες Υποδοχής, όταν αυτές έχουν κοινοποιηθεί στον Οργανισμό.

Με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, φωτοαντίγραφα δεν θα απαιτούνται εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας όπου τα μέσα ηλεκτρονικής υποβολής δεν είναι διαθέσιμα.

Δ. Έγγραφα κατά τον απόπλου

2.12. Κανόνας. Μέχρι τη λήξη της μεταβατικής περιόδου στην οποία αναφέρεται ο Κανόνας 1.3ter, οι δημόσιες αρχές δεν θα πρέπει να απαιτούν κατά την άφιξη του πλοίου σε λιμένα περισσότερα από:

- 5 αντίγραφα του Γενικού Δηλωτικού
- 4 αντίγραφα του Δηλωτικού Φορτίου
- 3 αντίγραφα του Δηλωτικού Εφοδίων του πλοίου
- 2 αντίγραφα της Καταστάσεως Πληρώματος
- 2 αντίγραφα της Καταστάσεως Επιβατών,
- 1 αντίγραφο του Δηλωτικού Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.

Με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, φωτοαντίγραφα δεν θα απαιτούνται εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας όπου τα μέσα ηλεκτρονικής υποβολής δεν είναι διαθέσιμα.

2.12.1. Κανόνας. Δεν θα απαιτείται κατά την αναχώρηση από κάποιο λιμένα νέο Δηλωτικό φορτίου για το φορτίο το οποίο έχει δηλωθεί κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμένα και παρέμεινε επί του πλοίου.

2.12.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Δεν ενδείκνυται η αίτηση κατά την αναχώρηση ξεχωριστού Δηλωτικού Εφοδίων του πλοίου για τις προμήθειες που είχαν δηλωθεί κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμένα ούτε για τις προμήθειες που φορτώθηκαν στον λιμένα και καλύπτονται από άλλο τελωνειακό έγγραφο που έχει υποβληθεί για τον σκοπό αυτό στον λιμένα αυτό.

2.12.3. Κανόνας. Όπου οι Δημόσιες Αρχές απαιτούν πληροφορίες για το πλήρωμα ενός πλοίου κατά τον απόπλου του από το λιμάνι, ένα από τα αντίγραφα της Κατάστασης Πληρώματος που υπεβλήθη κατά την άφιξη στο λιμάνι, θα γίνεται δεκτό κατά τον απόπλου, εφόσον έχει υπογραφεί εκ νέου από τον Πλοίαρχο ή έναν Αξιωματικό εξουσιοδοτημένο από αυτόν/αυτή και έχει επικυρωθεί ή πιστοποιηθεί κατά τρόπο αποδεκτό από την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή, που καταδεικνύει οποιαδήποτε μεταβολή στον αριθμό ή τη σύνθεση του πληρώματος τη στιγμή του απόπλου του πλοίου ή ότι δεν έχει υπάρξει καμία μεταβολή κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι.

2.13. Εκτός χρήσης

Ε. Διαδοχικοί Κατάπλοι σε δύο ή Περισσότερους Λιμένες εντός του ιδίου Κράτους.

2.14. Κανόνας. Λαμβανομένων υπόψη των διαδικασιών που διενεργούνται κατά την άφιξη κάποιου πλοίου στον πρώτο λιμένα κατάπλου ενός Κράτους, οι πλοιοκτήτες θα είναι υποχρεωμένοι για την υποβολή των απαιτούμενων πληροφοριών στις δημόσιες αρχές του κράτους μόνο μία φορά. Οι διατυπώσεις και τα έγγραφα που απαιτούνται από τις Δημόσιες αρχές σε οποιονδήποτε επόμενο λιμένα κατάπλου της χώρας αυτής και εφόσον δεν μεσολάβησε ενδιάμεσος κατάπλους εις λιμένα ετέρας χώρας, θα περιορίζονται στο ελάχιστο.

ΣΤ. Συμπλήρωση Εγγράφων

2.15. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται, κατά το δυνατόν, τα προβλεπόμενα έγγραφα από το παρόν Παράρτημα, εκτός της περιπτώσεως του Κανόνα 3.7., ανεξαρτήτως της γλώσσας στην οποία καταγράφονται τα απαιτούμενα στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αρχές θα δύνανται να απαιτήσουν έγγραφο ή προφορική μετάφραση στην επίσημη γλώσσα της χώρας ή σε μια των επίσημων γλωσσών του Οργανισμού όποτε το κρίνουν αναγκαίο.

2.16. Κανόνας. Αν οι δημόσιες αρχές απαιτούν έντυπα έγγραφα, θα αποδέχονται αυτά τα οποία τους γνωστοποιούνται με οποιαδήποτε ευανάγνωστα και κατανοητά μέσα, συμπεριλαμβανομένων χειρόγραφων εγγράφων, με μελάνι ή ανεξίτηλο μολύβι ή έγγραφα που έχουν παραχθεί από τη χρήση τεχνολογίας πληροφορικής.

2.16.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα δέχονται, όταν αυτό απαιτείται, χειρόγραφη υπογραφή, σε τηλεμοιοτυπία (facsimile), με συμβολικά στοιχεία, έντυπη ή προερχόμενη από οποιαδήποτε άλλο μηχανικό ή ηλεκτρονικό μέσο, εφόσον η αποδοχή αυτή δεν αντίκειται στην εθνική νομοθεσία. Η επικύρωση των πληροφοριών που δεν υποβάλλονται σε έντυπη μορφή θα γίνεται κατά τρόπο αποδεκτό από την ενδιαφερόμενη δημόσια αρχή και που θα διευκολύνει την ηλεκτρονική υποβολή των πληροφοριών από τα ενδιαφερόμενα μέρη ανεξαρτήτως του τύπου κατοικίας τους.

2.17. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές της χώρας λιμένα άφιξης, εκφόρτωσης ή διέλευσης δεν θα απαιτούν κανένα έγγραφο από τα μνημονευόμενα στο παρόν τμήμα το οποίο αφορά το πλοίο, το φορτίο, τις προμήθειες, τους επιβάτες και το πλήρωμα αυτού, να έχει νομιμοποιηθεί, ελεγχθεί, επικυρωθεί, ή τεθεί προηγουμένως υπόψη εκπροσώπου τους στην αλλοδαπή. Αυτό σε καμία περίπτωση δεν απαγορεύει την απαίτηση προσκόμισης διαβατηρίου ή άλλου εγγράφου που πιστοποιεί την ταυτότητα επιβάτη ή μέλους του πληρώματος για θεώρηση ή για άλλο παρεμφερή σκοπό.

Z. Λάθη και τροποποίηση των εγγράφων. Ποινές.

2.18. Κανόνας³. Οι δημόσιες αρχές θα επιτρέπουν, χωρίς καθυστέρηση του πλοίου, τη διόρθωση σφαλμάτων σε έγγραφο προβλεπόμενο από το παρόν Παράρτημα, τα οποία κατά την γνώμη τους αποδίδονται σε απροσεξία και δεν είναι σοβαρής φύσης, δεν οφείλονται σε κατ'επανάληψη αμέλεια και δεν έγιναν με πρόθεση παραβίασης των νόμων και των κανονισμών, υπό τον όρο ότι τα λάθη αυτά ανακαλύφθηκαν πριν τον πλήρη έλεγχο του εγγράφου και ότι οι διορθώσεις δύνανται να γίνουν χωρίς καθυστέρηση.

2.19. Κανόνας⁴. Εάν βρεθούν λάθη σε δεδομένα που έχουν διαβιβασθεί σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο Προσάρτημα 1 του παρόντος Παραρτήματος, τα οποία έχουν υπογραφεί από ή για λογαριασμό του πλοιοκτήτη

3 Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής του ν. 2960/2001 (FAL.3/Cire. 1999/08-06-2010).

4 Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ νόμου λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής του ν. 2960/2001 (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

ή του πλοίαρχου, ή έχουν επικυρωθεί με κάποιον άλλο τρόπο, δεν θα επιβάλλονται κυρώσεις μέχρις ότου δοθεί η ευκαιρία από τις δημόσιες αρχές να διαπιστώσουν ότι τα λάθη έγιναν από απροσεξία, ότι δεν είναι σοβαρά, δεν οφείλονται σε επανειλημμένη απροσεξία και δεν έγιναν με σκοπό να παραβιάσουν τους νόμους ή κανονισμούς του Κράτους του λιμένα.

2.19.δ. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα επιτρέπουν τροποποιήσεις στις πληροφορίες οι οποίες έχουν ήδη υποβληθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και κανονισμούς.

Θ. Ειδικά μέτρα διευκόλυνσης πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμάνια με σκοπό να αποβιβάσουν ασθενείς ή τραυματίες μέλη πληρώματος, επιβάτες, πρόσωπα διασωθέντα στη θάλασσα ή άλλα πρόσωπα για άμεση ιατρική περίθαλψη.

2.20. Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές θα επιδιώκουν τη συνεργασία των πλοιοκτητών για να εξασφαλίζουν ότι, κατά την επικείμενη προσέγγιση πλοίων σε λιμάνια με μοναδικό σκοπό την αποβίβαση ασθενών ή τραυματιών μελών πληρώματος, επιβατών, προσώπων διασωθέντων στη θάλασσα ή άλλων προσώπων που χρήζουν άμεσης ιατρικής περίθαλψης, ο πλοίαρχος θα ενημερώνει, όσο το δυνατόν νωρίτερα, τις δημόσιες αρχές για τον σκοπό αυτό, με όσο το δυνατό περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ασθένεια ή τον τραυματισμό, καθώς και την ταυτότητα των προσώπων.

2.21. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα πληροφορούν τον πλοίαρχο με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο, πριν από την άφιξη του πλοίου, σχετικά με τα έγγραφα και τις απαραίτητες διαδικασίες για την άμεση αποβίβαση ασθενών ή τραυματιών και την αναχώρηση του πλοίου χωρίς καθυστέρηση.

2.22. Κανόνας. Όσον αφορά τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια για τον σκοπό αυτό και πρόκειται να αναχωρήσουν αμέσως, οι δημόσιες αρχές θα χορηγούν προτεραιότητα παραβολής εάν η κατάσταση του ασθενούς ή η κατάσταση θαλάσσης δεν επιτρέπουν την ασφαλή αποβίβαση στο αγκυροβόλιο ή σε άλλα σημεία πρόσβασης στο λιμάνι.

2.23. Κανόνας⁵. Όσον αφορά τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια για τον σκοπό αυτό και πρόκειται να αναχωρήσουν αμέσως, οι δημόσιες αρχές δεν θα απαιτούν τα έγγραφα που αναφέρονται στον Κανόνα 2.1., με εξαίρεση τη Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας και εάν είναι απαραίτητο, το Γενικό Δηλωτικό. Οι δημόσιες αρχές στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να αποποιούνται των χρονικών περιορισμών για την υποβολή των εγγράφων.

2.24. Κανόνας. Όπου οι δημόσιες αρχές απαιτούν το Γενικό Δηλωτικό, το έγγραφο αυτό δεν θα περιέχει περισσότερα στοιχεία από αυτά που αναφέρονται στη Συνιστώμενη Πρακτική 2.2.2. και, όποτε είναι δυνατό, θα περιέχει λιγότερες από αυτά.

2.25. Κανόνας. Όπου οι δημόσιες αρχές εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου σχετικά με την άφιξη ενός πλοίου πριν από την αποβίβαση ασθενών ή τραυματιών, η παροχή

5 Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής του Κώδικα Συνόρων Σένγκεν (FAL.3/Cire. 1999/08-06-2010).

άμεσης ιατρικής περίθαλψης και η λήψη μέτρων προστασίας της δημόσιας υγείας θα προηγείται αυτών των μέτρων ελέγχου.

2.26. Κανόνας. Όπου απαιτούνται εγγυήσεις ή άλλοι είδους υποχρεώσεις σχετικά με τα έξοδα θεραπείας ή ενδεχόμενης απομάκρυνσης ή επαναπατρισμού των αναφερομένων προσώπων, δεν δικαιολογείται άρνηση ή καθυστέρηση παροχής άμεσης ιατρικής περίθαλψης καθόσον χρόνο διαρκεί η διαδικασία για την παροχή των εγγυήσεων ή την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

2.27. Κανόνας. Η ιατρική περίθαλψη για επείγουσες περιπτώσεις και τα μέτρα προστασίας της δημόσιας υγείας θα προηγούνται οποιωνδήποτε μέτρων ελέγχου τα οποία οι δημόσιες αρχές ενδέχεται να λάβουν για την αποβίβαση ασθενών ή τραυματιών στην ξηρά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Το παρόν τμήμα περιλαμβάνει τις διατάξεις που αφορούν τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τις δημόσιες αρχές από το πλήρωμα και τους επιβάτες, κατά την άφιξη και αναχώρηση πλοίου.

A. Απαιτήσεις και διατυπώσεις κατά την άφιξη και αναχώρηση.

3.1. Κανόνας. Διαβατήριο σε ισχύ θα αποτελεί τα βασικό έγγραφο με το οποίο θα παρέχονται στις δημόσιες αρχές πληροφορίες σε σχέση με τον επιβάτη κατά την άφιξη και αναχώρηση ενός πλοίου.

3.1.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ενδείκνυται όπως στο μέτρο του δυνατού συμφωνήσουν μέσω διμερών ή πολυμερών συμφωνιών να αποδέχονται επίσημα έγγραφα ταυτότητας αντί των διαβατηρίων.

3.2. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές να λάβουν μέτρα ούτως ώστε τα διαβατήρια ή τα αντί αυτών επίσημα έγγραφα ταυτότητας των επιβατών των πλοίων, να εξετάζονται από τις Υπηρεσίες Μετανάστευσης μόνο μια φορά κατά την άφιξη και μια φορά κατά την αναχώρηση. Επιπρόσθετα, τα διαβατήρια, ή επίσημα έγγραφα ταυτότητας, μπορεί να απαιτηθεί να επιδειχθούν για έλεγχο ή πιστοποίηση της ταυτότητας σε συνάρτηση με τελωνειακές και λοιπές διατυπώσεις κατά την άφιξη και την αναχώρηση.

3.3. Κανόνας. Μετά από την παρουσίαση των διαβατηρίων, ή των αντ' αυτών επίσημων εγγράφων ταυτότητας, οι δημόσιες αρχές πρέπει να τα επιστρέφουν αμέσως μετά την εξέταση αντί να τα κρατούν με σκοπό τον επιπρόσθετο έλεγχο εκτός και αν υπάρχει κάποιο εμπόδιο στην είσοδο του επιβάτη στην επικράτεια.

3.3.1. Κανόνας. Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση θα διασφαλίζει ότι οι δημόσιες αρχές θα κατάσχουν ταξιδιωτικά έγγραφα μη αποδεκτών προσώπων, που είναι προϊόντα απάτης, πλαστά ή ψευδή. Τέτοια έγγραφα θα πρέπει να αποσύρονται από την κυκλοφορία και να επιστρέφονται στις κατάλληλες αρχές, όταν καθίσταται πρακτικό. Στη θέση κάποιου εγγράφου που έχει κατασχεθεί, το κράτος που έκανε την κατάσχεση θα εκδίδει συνοδευτική επιστολή στην οποία θα επισυνάπτεται φωτοαντίγραφο του πλαστού ταξιδιωτικού εγγράφου, εάν είναι διαθέσιμο, καθώς επίσης και οποιαδήποτε άλλη σημαντική πληροφορία. Η συνοδευτική επιστολή μαζί

με τα συνημμένα θα δίνονται στον υπεύθυνο για τη μεταφορά του μη αποδεκτού ατόμου και θα χρησιμεύει στην παροχή πληροφοριών στις αρχές του τόπου της διαμετακόμισης και/ή του αρχικού σημείου επιβίβασης.

3.3.2. Κανόνας. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα δέχονται για εξέταση πρόσωπο που αποστέλλεται από τον λιμένα της αποβίβασης του, επειδή κρίθηκε μη αποδεκτό, αν αυτό το πρόσωπο είχε επιβιβαστεί στην επικράτεια τους. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις δεν θα αποστέλλουν το πρόσωπο αυτό στην χώρα στην οποία κρίθηκε προηγουμένως μη αποδεκτό.

3.3.3. Κανόνας. Πριν οι επιβάτες και το πλήρωμα γίνουν δεκτοί για εξέταση όσον αφορά τη δυνατότητα να γίνουν δεκτοί στην επικράτεια του Κράτους, η ευθύνη για την επιτήρηση και την φροντίδα τους θα ανήκει στον πλοιοκτήτη.

3.3.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Μετά την αποδοχή των επιβατών και του πληρώματος για εξέταση με ή χωρίς όρους και αν τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα βρίσκονται υπό τον έλεγχο των δημοσίων αρχών, οι δημόσιες αρχές πρέπει να είναι υπεύθυνες για την επιτήρηση και την φροντίδα τους μέχρις ότου γίνουν δεκτοί για την είσοδό τους στην χώρα ή βρεθούν ότι είναι μη αποδεκτά πρόσωπα.

3.3.5. Κανόνας. Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να μεταφέρει οποιοδήποτε πρόσωπο εκτός της επικράτειας Κράτους θα παύει από την στιγμή που αυτό το πρόσωπο γίνεται οριστικά αποδεκτό σε αυτό το Κράτος.

3.3.6. Κανόνας. Όπου κάποιο πρόσωπο δεν γίνεται δεκτό, οι δημόσιες αρχές θα ενημερώνουν χωρίς αδικαιολόγητη αργοπορία τον πλοιοκτήτη και θα του παρέχουν συστάσεις σχετικά με τις ρυθμίσεις για την απομάκρυνση του προσώπου. Ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για το κόστος διαμονής και απομάκρυνσης ενός μη αποδεκτού προσώπου και στην περίπτωση που το πρόσωπο αποδίδεται στην επιτήρηση του πλοιοκτήτη, ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος για την άμεση και αποτελεσματική απομάκρυνσή του:

- στην χώρα επιβίβασης, ή

- σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που το πρόσωπο αυτό είναι αποδεκτό.

3.3.7. Κανόνας. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις και οι πλοιοκτήτες θα συνεργάζονται, όπου αυτό είναι δυνατό, για να αποδεικνύουν την εγκυρότητα και την αυθεντικότητα των διαβατηρίων και της βίζας.

3.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές ενδείκνυται να μην απαιτούν από τους επιβιβαζόμενους ή αποβιβαζόμενους επιβάτες ή για λογαριασμό αυτών από τους πλοιοκτήτες, έγγραφες πληροφορίες συμπληρωματικώς προς ή που επαναλαμβάνουν τις αναγραφόμενες στα διαβατήρια ή επίσημα έγγραφα ταυτότητας, εκτός των απαραίτητων για την συμπλήρωση των προβλεπόμενων εγγράφων στο παρόν Παράρτημα πληροφοριών.

3.5. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές οι οποίες απαιτούν από τους επιβιβαζόμενους ή αποβιβαζόμενους επιβάτες, έγγραφες συμπληρωματικές πληροφορίες άλλες εκτός των απαραίτητων για τη συμπλήρωση των προβλεπόμενων στο παρόν Παράρτημα εγγράφων, ενδείκνυται όπως περιορίζουν τις απαιτήσεις για περαιτέρω απόδειξη της ταυτότητας των επιβατών στις απα-

ριθμούμενες στη Συνιστώμενη Πρακτική 3.6. πληροφορίες (καρτέλα αποβίβασης/επιβίβασης). Οι δημόσιες αρχές ενδείκνυται να δέχονται την καρτέλα επιβίβασης/αποβίβασης με τη συμπλήρωση αυτής από τον επιβάτη και να μην απαιτούν αυτή να συμπληρώνεται ή να ελέγχεται από τον πλοιοκτήτη. Η καρτέλα θα πρέπει να συμπληρώνεται χειρόγραφα με ευανάγνωστα γράμματα εκτός των περιπτώσεων κατά τις οποίες οι οδηγίες απαιτούν την συμπλήρωση του εντύπου με κεφαλαία γράμματα. Από κάθε επιβάτη θα πρέπει να απαιτείται η συμπλήρωση μίας μόνο καρτέλας επιβίβασης ή αποβίβασης, η οποία δύναται να περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα αντίτυπα που παράγονται ταυτόχρονα με τη χρήση χαρτιού αντιγραφής.

3.6. Συνιστώμενη Πρακτική. Στην καρτέλα επιβίβασης/αποβίβασης, οι δημόσιες αρχές δεν θα πρέπει να απαιτούν περισσότερες από τις κάτωθι πληροφορίες:

- Επώνυμο
- Όνομα (ή ονόματα)
- Εθνικότητα
- Αριθμός και ημερομηνία λήξης διαβατηρίου ή άλλου επισήμου εγγράφου ταυτότητας
- Ημερομηνία γέννησης
- Τόπος γέννησης
- Επάγγελμα
- Λιμένας επιβίβασης - αποβίβασης
- Φύλο
- Διεύθυνση προορισμού
- Υπογραφή.

3.7. Κανόνας. Στις περιπτώσεις όπου απαιτείται αποδεικτικό προστασίας από κίτρινο πυρετό για τα άτομα που ταξιδεύουν με πλοίο, οι δημόσιες αρχές θα δέχονται το Διεθνές Πιστοποιητικό Εμβολιασμού ή Επανεμβολιασμού σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται από τους Διεθνείς Κανονισμούς Υγείας.

3.8. Συνιστώμενη Πρακτική. Η ιατρική εξέταση προσώπων που βρίσκονται επί πλοίων ή προσώπων που αποβιβάζονται από πλοία θα πρέπει υπό κανονικές συνθήκες, να περιορίζεται σε πρόσωπα που προέρχονται από περιοχή προσβεβλημένη από μία λοιμώδη νόσο κατά το χρονικό διάστημα επώασης της νόσου αυτής (όπως αναφέρεται στον Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό). Εντούτοις, δύναται να απαιτηθεί επιπρόσθετη υγειονομική εξέταση σύμφωνα με τον Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό.

3.9. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές υπό κανονικές συνθήκες ενδείκνυται να ενεργούν τελωνιακό έλεγχο των αποσκευών των εισερχόμενων επιβατών με βάση δειγματοληπτικό ή επιλεκτικό έλεγχο. Η σύνταξη εγγράφου δήλωσης για τις συνοδευόμενες αποσκευές από τους επιβάτες θα πρέπει κατά το δυνατό να αποφεύγεται.

3.9.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές, όπου είναι δυνατό, θα πρέπει να αποφεύγουν τον έλεγχο των αποσκευών που συνοδεύονται από αναχωρούντες επιβάτες, εξετάζοντας με προσοχή την πιθανή ανάγκη επιβολής καταλλήλων μέτρων ασφαλείας κατά προτίμηση με αυτοματοποιημένα μέσα για τη διευκόλυνση του ελέγχου.

3.9.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οποτεδήποτε ο έλεγχος των συνοδευόμενων αποσκευών κατά την αναχώρηση των επιβατών δε δύναται να αποφευχθεί εντελώς, αυτός θα πρέπει υπό κανονικές συνθήκες να ενεργείται δειγματοληπτικά ή επιλεκτικά.

3.10. Κανόνας⁶. Διαβατήριο ή έγγραφο ταυτοποίησης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO), ή διαφορετικά αναγνωρισμένο δεόντως και σε ισχύ έγγραφο ταυτότητας ναυτικού, θα αποτελεί το βασικό έγγραφο με το οποίο θα παρέχονται στις δημόσιες αρχές κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου του πλοίου, πληροφορίες σε σχέση με κάθε μέλος του πληρώματος.

3.10.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές δεν θα απαιτούν το έγγραφο ταυτότητας ναυτικών να περιέχει περισσότερες από τις κάτωθι πληροφορίες:

- Επώνυμο
- Όνομα (ή ονόματα)
- Φύλο
- Χρονολογία και τόπος γέννησης
- Εθνικότητα
- Φυσικά χαρακτηριστικά
- Φωτογραφία (θεωρημένη από την Αρχή)
- Υπογραφή
- Χρονολογία λήξεως ισχύος (αν υπάρχει)
- Εκδούσα δημόσια αρχή.

3.10.2. Κανόνας⁷. Οποτεδήποτε είναι αναγκαίο ναυτικός να εισέλθει ή αναχωρήσει από χώρα ως επιβάτης οποιουδήποτε μεταφορικού μέσου, με σκοπό να:

α) ναυτολογηθεί σε πλοίο ή να μεταφερθεί σε άλλο πλοίο,

β) διέλθει από τη χώρα αυτή προκειμένου να ναυτολογηθεί στο πλοίο του που βρίσκεται σε άλλο κράτος ή προς επαναπατρισμό ή για οποιονδήποτε άλλον σκοπό εγκεκριμένο από τις αρχές της ενδιαφερόμενης χώρας, οι δημόσιες αρχές θα δέχονται από τον ναυτικό αντί διαβατηρίου, έγγραφο ταυτότητας ναυτικού σε ισχύ εφόσον αυτό εγγυάται την εκ νέου είσοδο του κατόχου στη χώρα η οποία το εξέδωσε.

3.10.3. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές δεν θα πρέπει υπό κανονικές συνθήκες να απαιτούν την προσκόμιση ατομικών εγγράφων ταυτότητας ή την παροχή συμπληρωματικών στο ναυτικό φυλλάδιο πληροφοριών για τα μέλη του πληρώματος πέραν των παρεχόμενων στην Κατάσταση Πληρώματος.

Β. Μέτρα για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής των δι-ατυπώσεων ως προς τους επιβάτες, το πλήρωμα και τις αποσκευές.

3.11. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τις λιμενικές αρχές ή/και τις διοικήσεις των λιμένων, να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προς εξασφάλιση ικανοποιητικών ρυθμίσεων για τη ροή της κινήσεως του λιμένος, έτσι

⁶ Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής Κώδικα Συνόρων Σένγκεν (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

⁷ Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής Κώδικα Συνόρων Σένγκεν (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

ώστε να καταστεί δυνατή ή επιτάχυνση των τελωνειακών διατυπώσεων, των επιβατών, των πληρωμάτων και των αποσκευών, να παρέχουν για τον σκοπό αυτό επαρκές προσωπικό, να διασφαλίζουν την παροχή εγκαταστάσεων και να αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στη διάθεση μέσων για τη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά των αποσκευών (περιλαμβανομένης της χρήσεως μηχανικών συστημάτων) και στα σημεία, όπου παρατηρείται συχνή καθυστέρηση των επιβατών. Όταν είναι αναγκαίο θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την κατασκευή στεγασμένων διόδων επιβατών μεταξύ του πλοίου και του σημείου που ενεργείται ο έλεγχος των επιβατών και του πληρώματος. Τέτοιες διαρρυθμίσεις και εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι ευπροσάρμοστες και επιδεικτικές επέκτασης για την κάλυψη αυξημένων μέτρων ασφαλείας σε περιπτώσεις υψηλών επιπέδων ασφαλείας.

3.11.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει:

(α) Σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες και τις αρχές των λιμένων να εισάγουν κατάλληλες ρυθμίσεις όπως:

(i) Ιδιαίτερη και συνεχή μέθοδο προώθησης επιβατών και αποσκευών.

(ii) Σύστημα που να επιτρέπει στους επιβάτες την εύκολη ανεύρεση και παραλαβή των ήδη ελεγμένων αποσκευών, ευθύς ως αυτές τοποθετηθούν στο χώρο, απ' όπου θα δύνανται να παραληφθούν.

(iii) Εξασφάλιση στην παροχή διευκολύνσεων και υπηρεσιών επαρκών για να καλύψουν τις ανάγκες αναπήρων και ηλικιωμένων επιβατών.

(β) Να εξασφαλίζουν ότι οι αρχές των λιμένων λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε:

(i) Να προβλέπεται εύκολη και ταχεία μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους προς και από τα μεταφορικά μέσα.

(ii) Εφόσον απαιτείται τα πληρώματα να αναφέρονται σε κρατικές υπηρεσίες, αυτές θα πρέπει να είναι εύκολα προσιτές και κατά το δυνατόν πλησιέστερα η μία προς την άλλη.

3.11.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να λάβουν υπόψη σαν τρόπο γρήγορης διεξαγωγής των τελωνειακών διατυπώσεων, την εισαγωγή συστήματος διπλού διαύλου για τους επιβάτες*, και τις αποσκευές τους και τα ιδιωτικά οχήματα.

3.12. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα απαιτούν οι πλοιοκτήτες να εξασφαλίζουν την λήψη των κατάλληλων μέτρων, από το προσωπικό του πλοίου, τα οποία συντείνουν στην επίσπευση των διατυπώσεων για τους επιβάτες και το πλήρωμα κατά την άφιξη του πλοίου.

Τα μέτρα αυτά δύνανται να περιλαμβάνουν:

(α) την εκ των προτέρων παροχή στις δημόσιες αρχές πληροφοριών για την προβλεπόμενη ώρα άφιξης και για τυχόν μεταβολή αυτής, καθώς επίσης και για το δρομολόγιο του ταξιδιού σε περίπτωση που οι πληροφορίες αυτές δύνανται να έχουν επίδραση στη διεξαγωγή του ελέγχου,

(β) την προετοιμασία των εγγράφων του πλοίου για άμεσο έλεγχο,

* Αναφορά γίνεται στη Συνιστώμενη Πρακτική 11 και στο Προσάρτημα II του Παραρτήματος F3 της Σύμβασης του Κυότο.

(γ) την προετοιμασία των κλιμάκων ή άλλων μέσων επιβίβασης κατά το διάστημα που το πλοίο κατευθύνεται προς την προκυμαία (προβλήτα) ή το αγκυροβόλιο,

(δ) την άμεσο και κανονική συγκέντρωση και παρουσίαση προς έλεγχο των επιβαινόντων του πλοίου με τα απαραίτητα έγγραφα, με ανάληψη μέριμνας για την απαλλαγή προς τον σκοπό αυτό των μελών του πληρώματος από ουσιώδη καθήκοντά τους στο μηχανοστάσιο ή αλλού.

3.13. Συνιστώμενη Πρακτική. Κατά τη σύνταξη των εγγράφων επιβατών και πληρώματος θα πρέπει να τίθεται πρώτα το επώνυμο. Όποτε χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα το πατρώνυμο και το μητρώνυμο, το πατρώνυμο θα πρέπει να τίθεται πρώτο. Όποτε, σε περίπτωση έγγαμης γυναίκας, χρησιμοποιείται τόσο το επώνυμο του συζύγου όσο και το πατρώνυμο της συζύγου, το επώνυμο του συζύγου θα τίθεται πρώτο.

3.14. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, θα πρέπει, να δέχονται να εξετάσουν τα παριστάμενα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο σχετικά με την είσοδο τους στο Κράτος.

3.15. Συνιστώμενη Πρακτική⁸. Οι δημόσιες αρχές δεν θα επιβάλλουν αδικαιολόγητα ή δυσανάλογα πρόστιμα στους πλοιοκτήτες σε περίπτωση που προσκομιζόμενο έγγραφο από τον επιβάτη προς έλεγχο κριθεί ως ανεπαρκές ή εάν ο επιβάτης εξαιτίας του λόγου αυτού κριθεί ως μη δεκτός στο εν λόγω Κράτος.

3.15.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα ενθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες να λαμβάνουν μέτρα στο σημείο επιβίβασης με στόχο να εξασφαλίσουν ότι οι επιβάτες κατέχουν κάθε έγγραφο ελέγχου, όπως ορίζεται από τα Κράτη υποδοχής ή διέλευσης.

3.15.2. Κανόνας. Όταν ένα πρόσωπο κρίνεται μη αποδεκτό και απομακρύνεται από την επικράτεια του Κράτους, ο πλοιοκτήτης δεν θα αποκλείεται από την ανάκτηση, από το πρόσωπο αυτό, κάθε εξόδου που προκύπτει από το γεγονός της μη αποδοχής του.

3.15.3. Συνιστώμενη Πρακτική. Για τη διευκόλυνση και επιτάχυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης στους ναυτιλιακούς τερματικούς σταθμούς και στα πλοία, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να εφαρμόζουν ή, όπου το θέμα δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία τους, να συνιστούν στα υπεύθυνα μέρη της χώρας τους την εφαρμογή τυποποιημένων διεθνών σημάτων και συμβόλων που έχουν δημιουργηθεί ή έχουν γίνει αποδεκτά από τον Οργανισμό σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διεθνείς Οργανισμούς, και τα οποία, κατά το δυνατόν, είναι κοινά σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

Γ. Ειδικές Διευκολύνσεις για τη Θαλάσσια Μεταφορά Ηλικιωμένων και Αναπήρων Επιβατών

3.16. Συνιστώμενη Πρακτική, θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα, που να εξασφαλίζουν ότι παρέχονται με ευκολία όλες οι αναγκαίες πληροφορίες για τη μεταφορά και ασφάλεια των επιβατών, που έχουν μειωμένη ακοή ή όραση.

⁸ Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον ΙΜΟ περί εφαρμογής Κώδικα Συνόρων Σένγκεν (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

3.17. Συνιστώμενη Πρακτική. Για ηλικιωμένους ή ανάπηρους επιβάτες, που κατεβαίνουν ή παραλαμβάνονται από κτίριο τερματικού σταθμού, οι χώροι που διαφυλάσσονται γι' αυτούς πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στις κύριες εισόδους. Οι χώροι αυτοί θα πρέπει να σημειώνονται ευκρινώς με κατάλληλα σύμβολα. Οι δίοδοι πρόσβασης θα πρέπει να είναι ελεύθεροι από εμπόδια.

3.18. Συνιστώμενη Πρακτική. Όπου η πρόσβαση στη χρήση δημόσιων υπηρεσιών είναι περιορισμένη, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για την παροχή προσιτών και λογικά τιμολογούμενων δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς, με την προσαρμογή των υπαρχουσών και σχεδιαζόμενων υπηρεσιών ή με την πρόβλεψη ειδικών ρυθμίσεων για επιβάτες, που έχουν μειωμένη κινητικότητα.

3.19. Συνιστώμενη Πρακτική, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για κατάλληλες ευκολίες στους τερματικούς σταθμούς και στα πλοία, όσο το δυνατόν πιο πρόσφορες ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των ηλικιωμένων και αναπήρων επιβατών.

Δ. Διευκολύνσεις σε πλοία που εκτελούν Κρουαζιέρες και σε Επιβάτες Κρουαζιερόπλοιων

3.20. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα χορηγούν ελευθεροκοινωνία στο κρουαζιερόπλοιο με ηλεκτρονικά μέσα, όταν σύμφωνα με πληροφορίες που παρέχονται από το πλοίο πριν την άφιξη του, η υγειονομική αρχή του προβλεπόμενου λιμανιού κατάπλου θεωρεί ότι η άφιξη του πλοίου δεν θα έχει σαν αποτέλεσμα τη μετάδοση ή την εξάπλωση λοιμώδους ασθένειας.

3.21. Συνιστώμενη Πρακτική⁹. Στα κρουαζιερόπλοια, το Γενικό Δηλωτικό, η Κατάσταση Επιβατών και η Κατάσταση Πληρώματος θα απαιτούνται μόνο στο πρώτο λιμάνι κατάπλου και στο τελευταίο λιμάνι απόπλου μίας χώρας, με την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξουν αλλαγές στις συνθήκες ταξιδιού.

3.22. Κανόνας. Στα κρουαζιερόπλοια, το Δηλωτικό Εφοδίων και το Δηλωτικό Ατομικών Ειδών του Πληρώματος θα απαιτούνται μόνο στο πρώτο λιμάνι κατάπλου μίας χώρας.

3.23. Κανόνας. Διαβατήρια ή άλλα επίσημα έγγραφα που πιστοποιούν την ταυτότητα θα παραμένουν πάντοτε στην κατοχή των επιβατών του κρουαζιερόπλοιου.

3.24. Συνιστώμενη Πρακτική. Εάν η διάρκεια παραμονής ενός κρουαζιερόπλοιου σε οποιοδήποτε λιμάνι της επικράτειας ενός συμβαλλόμενου κράτους δεν υπερβαίνει τις 72 ώρες, δεν θα πρέπει να θεωρείται απαραίτητο για τους επιβάτες του κρουαζιερόπλοιου να είναι εφοδιασμένοι με βίζα, εκτός ειδικών περιπτώσεων που έχουν ορισθεί από τις δημόσιες αρχές.

3.25. Κανόνας. Οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων δεν θα υπόκεινται σε αδικαιολόγητες καθυστερήσεις από τα μέτρα ελέγχου που ασκούνται από τις δημόσιες αρχές.

3.26. Κανόνας. Γενικά, εκτός των περιπτώσεων ασφαλείας και εξακρίβωσης στοιχείων ταυτότητας ή αδειας εισόδου, οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων δεν θα υπόκεινται σε προσωπικό έλεγχο από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές για τον έλεγχο των μεταναστών.

9 Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον ΙΜΟ περί εφαρμογής Κώδικα Συνόρων Σένγκεν (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

3.27. Κανόνας. Εάν ένα κρουαζιερόπλοιο καταπλέει διαδοχικά σε περισσότερα από ένα λιμάνια της ίδιας χώρας, οι επιβάτες, γενικά, θα υπόκεινται σε έλεγχο από τις δημόσιες αρχές μόνο στο πρώτο λιμάνι κατάπλου και στο τελευταίο λιμάνι απόπλου.

3.28. Συνιστώμενη Πρακτική. Για τη διευκόλυνση της ταχείας αποβίβασης τους, ο έλεγχος των επιβατών μέσα στο κρουαζιερόπλοιο, όπου είναι πρακτικά δυνατό, θα πρέπει να διενεργείται πάνω στο πλοίο πριν από την άφιξη στον τόπο της αποβίβασης.

3.29. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιου που αποβιβάζονται σε ένα λιμάνι και επιβιβάζονται εκ νέου στο ίδιο πλοίο σε άλλο λιμάνι της ίδιας χώρας θα πρέπει να έχουν τις ίδιες διευκολύνσεις με τους επιβάτες που αποβιβάζονται και επιβιβάζονται εκ νέου σε ένα κρουαζιερόπλοιο μέσα στο ίδιο λιμάνι.

3.30. Συνιστώμενη Πρακτική. Η Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας θα πρέπει να είναι ο μόνος απαραίτητος υγειονομικός έλεγχος επιβατών κρουαζιερόπλοιων.

3.31. Κανόνας. Κατά τη διάρκεια παραμονής κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι θα επιτρέπεται η λειτουργία καταστημάτων αφορολογητών ειδών μέσα στο πλοίο για τους επιβάτες αυτού.

3.32. Κανόνας. Δεν θα απαιτείται από τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων να παρέχουν γραπτή δήλωση για τα προσωπικά τους είδη. Ωστόσο, στην περίπτωση ειδών που επιβαρύνονται με υψηλούς δασμούς, λοιπούς φόρους και χρεώσεις, μια γραπτή δήλωση και ασφάλιση μπορεί να απαιτούνται.

3.33. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε οποιοδήποτε έλεγχο συναλλάγματος.

3.34. Κανόνας. Οι κάρτες επιβίβασης/αποβίβασης για τους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων δεν θα είναι απαραίτητες.

3.35. Εκτός χρήσης

Ε. Ειδικά Μέτρα Διευκόλυνσης για Διερχόμενους Επιβάτες

3.36. Κανόνας. Ο διερχόμενος επιβάτης που παραμένει πάνω στο πλοίο με το οποίο έφθασε και με το οποίο πρόκειται να αναχωρήσει δεν θα υπόκειται σε έλεγχο ρουτίνας από τις δημόσιες αρχές εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις οι οποίες καθορίζονται από τις εμπλεκόμενες δημόσιες αρχές.

3.37. Συνιστώμενη Πρακτική, θα πρέπει να επιτρέπεται στο διερχόμενο επιβάτη να διατηρεί το διαβατήριό ή άλλο έγγραφο αναγνώρισης ταυτότητας.

3.38. Συνιστώμενη Πρακτική. Δεν θα πρέπει να απαιτείται από τον διερχόμενο επιβάτη που παραμένει πάνω στο πλοίο με το οποίο έφθασε και με το οποίο πρόκειται να αναχωρήσει να συμπληρώνει καρτέλες επιβίβασης/αποβίβασης.

3.39. Συνιστώμενη Πρακτική. Στο διερχόμενο επιβάτη που συνεχίζει το ταξίδι από το ίδιο λιμάνι με το ίδιο πλοίο θα πρέπει να χορηγείται συνήθως προσωρινή άδεια αποβίβασης κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, εάν το επιθυμεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις χορήγησης άδειας παραμονής και εισόδου των αρμόδιων αρχών.

3.40. Συνιστώμενη Πρακτική. Από το διερχόμενο επιβάτη που συνεχίζει το ταξίδι από το ίδιο λιμάνι με το ίδιο πλοίο δεν θα πρέπει να απαιτείται βίζα, εκτός ειδικών περιπτώσεων που καθορίζονται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές.

3.41. Συνιστώμενη Πρακτική. Από το διερχόμενο επιβάτη που συνεχίζει το ταξίδι από το ίδιο λιμάνι με το ίδιο πλοίο δεν θα πρέπει να απαιτείται συνήθως έγγραφη κατάθεση Τελωνειακού Δηλωτικού.

3.42. Συνιστώμενη Πρακτική. Διερχόμενος επιβάτης που αποβιβάζεται από ένα πλοίο σε κάποιο λιμάνι και επιβιβάζεται στο ίδιο πλοίο σε διαφορετικό λιμάνι της ίδιας χώρας θα πρέπει να απολαμβάνει των ίδιων διευκολύνσεων με τον επιβάτη που φθάνει και αναχωρεί με το ίδιο πλοίο από το ίδιο λιμάνι.

ΣΤ. Μέτρα για Πλοία που Ασχολούνται με Επιστημονικές Εργασίες.

3.43. Συνιστώμενη Πρακτική. Ένα πλοίο που ασχολείται με επιστημονικές εργασίες μεταφέρει προσωπικό το οποίο απασχολείται επί του πλοίου αποκλειστικά για τους επιστημονικούς σκοπούς του ταξιδιού. Στο προσωπικό αυτό θα παρέχονται διευκολύνσεις τουλάχιστον το ίδιο ευνοϊκές με αυτές που παρέχονται στα μέλη του πληρώματος του πλοίου αυτού.

Ζ. Συμπληρωματικά μέτρα διευκόλυνσης για αλλοδαπούς που ανήκουν σε πληρώματα πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες - άδεια εξόδου στην ξηρά.

3.44. Κανόνες. Οι δημόσιες αρχές θα επιτρέπουν στα πληρώματα να αποβιβάζονται στην ξηρά όταν το πλοίο με το οποίο φθάνουν βρίσκεται στο λιμάνι με την προϋπόθεση ότι έχουν ολοκληρωθεί οι διατυπώσεις για την άφιξη του πλοίου και οι δημόσιες αρχές δεν έχουν λόγους να αρνηθούν την άδεια αποβίβασής τους στην ξηρά για λόγους δημόσιας υγείας, δημόσιας ασφάλειας, ή δημόσιας τάξης. Η παραμονή στην ξηρά πρέπει να επιτρέπεται με τρόπο τέτοιο που να αποκλείει διακρίσεις που σχετίζονται με το τόπο καταγωγής, τη φυλή, το φύλλο, τη θρησκεία, πολιτικές απόψεις ή κοινωνική προέλευση και τη σημαία που έχει το πλοίο στο οποίο απασχολούνται και εργάζονται.

3.44.δ. Κανόνες. Σε κάθε περίπτωση όπου η αποβίβαση στη ξηρά έχει απαγορευθεί οι αντίστοιχες δημόσιες αρχές πρέπει να κοινοποιούν τις αιτίες της απαγόρευσης στους εν λόγω ναυτικούς και στον πλοίαρχο. Σε περίπτωση που ζητηθεί από τους ναυτικούς ή τον πλοίαρχο οι λόγοι θα πρέπει να αναφερθούν εγγράφως.

3.45. Κανόνες¹⁰. Κατά την έξοδο μελών πληρώματος στην ξηρά, δεν θα είναι απαραίτητος ο εφοδιασμός τους με βίζα.

3.46. Συνιστώμενη Πρακτική. Μέλη πληρώματος πριν από την έξοδο τους στην ξηρά ή κατά την επιστροφή τους από αυτήν δεν θα πρέπει κανονικά να υπόκεινται σε ατομικό έλεγχο.

3.47. Κανόνες. Κατά την έξοδο μελών πληρώματος στην ξηρά, δεν θα απαιτείται από αυτά να είναι εφοδιασμένα με ειδική άδεια, π.χ. άδεια διέλευσης (πάσο) για τον σκοπό αυτό.

¹⁰ Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO περί εφαρμογής Κανονισμού (ΕΚ) 539/2001 (FAL.3/Cire. 1999/08-06-2010).

3.48. Συνιστώμενη Πρακτική. Εάν απαιτείται από μέλη πληρώματος κατά την έξοδο τους στην ξηρά να είναι εφοδιασμένα με έγγραφα ταυτότητας, τα έγγραφα αυτά θα πρέπει να περιορίζονται σε αυτά που αναφέρονται στο Κανόνα 3.10.

3.49. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Δημόσιες αρχές πρέπει να διαθέτουν σύστημα διατυπώσεων πριν την άφιξη για να επιτρέπουν στα πληρώματα των πλοίων που καταπλέουν τακτικά στους λιμένες τους να λαμβάνουν εκ των προτέρων έγκριση για χορήγηση προσωρινής άδειας εξόδου ξηράς. Σε περίπτωση που πλοίο δεν έχει αρνητικό ιστορικό μετανάστευσης και ο τοπικός του εκπρόσωπος είναι ο πλοιοκτήτης ή αξιόπιστος πράκτορας του πλοιοκτήτη, οι δημόσιες αρχές πρέπει, μετά από ικανοποιητική εξέταση των στοιχείων που έχουν ζητηθεί πριν την άφιξη του, να επιτρέπουν στο πλοίο να προσεγγίσει στο αγκυροβόλιο τους και να μην υπόκειται σε περαιτέρω τυπικές διατυπώσεις μετανάστευσης, εκτός αν απαιτείται διαφορετικά από τις δημόσιες αρχές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Α. Γενικές Αρχές

4.1. Κανόνες. Οι προβλέψεις αυτού του κεφαλαίου θα εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διεθνείς αρχές προστασίας όπως τίθενται σε επίσημα διεθνή κείμενα, όπως η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Καθεστώς των Προσφύγων της 28ης Ιουλίου 1951 και το Πρωτόκολλο των Ηνωμένων Εθνών για το Καθεστώς των Προσφύγων της 31ης Ιανουαρίου 1967, καθώς και η σχετική εθνική νομοθεσία.¹¹

4.2. Κανόνες. Οι δημόσιες αρχές, οι διοικήσεις λιμένων, οι πλοιοκτήτες και οι πλοίαρχοι θα συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό με σκοπό να αποφεύγονται περιστατικά λαθρεπιβατών, να επιλύονται γρήγορα οι υποθέσεις λαθρεπιβατών και να διασφαλίζεται η διενέργεια μιας σύντομης επιστροφής ή επαναπατρισμού του λαθρεπιβάτη. Όλα τα απαραίτητα μέτρα θα λαμβάνονται ούτως ώστε να αποφεύγονται καταστάσεις στις οποίες λαθρεπιβάτες πρέπει να παραμείνουν επί πλοίων για αδικαιολόγητο χρονικό διάστημα.

Β. Προληπτικά μέτρα

4.3. Προληπτικά μέτρα σε πλοίο/λιμάνι

4.3.1 Διοικήσεις λιμένα/τερματικού σταθμού

4.3.1.1. Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα εξασφαλίσουν ότι η αναγκαία υποδομή καθώς και μέτρα λειτουργικά και ασφαλείας, που σκοπεύουν στο να αποτρέψουν άτομα από το να επιχειρήσουν να επιβιβασθούν λαθραία σε πλοία αποκτώντας πρόσβαση σε εγκαταστάσεις του λιμένα και σε πλοία, καθιερώνονται σε όλους τους λιμένες τους, λαμβάνοντας υπόψη κατά τη διαμόρφωση των μέτρων αυτών το μέγεθος του λιμένα και το είδος των φορτίων που μεταφέρεται από τον λιμένα. Αυτό πρέπει να γίνεται σε στενή συνεργασία με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές, τους πλοιοκτήτες και τους

¹¹ Επιπρόσθετα, οι δημόσιες αρχές μπορεί να λάβουν υπόψη τους, εφόσον επιθυμούν, το μη δεσμευτικό πόρισμα της Εκτελεστικής Επιτροπής της Ύπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες όσον αφορά τους Αναζητούμετες Άσυλο Λαθρεπιβάτες [1988, No.53 (XXXIX)].

πάρaktιους φορείς, με στόχο την αποτροπή κρουσμάτων λαθρεπιβατών στο συγκεκριμένο λιμάνι.

4.3.1.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Τα λειτουργικά μέτρα και/ή τα σχέδια ασφάλειας πρέπει το λιγότερο να είναι ισοδύναμα με αυτά που περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο Β/16 του κώδικα ISPS.

4.3.2 Πλοιοκτήτης/Πλοίαρχος

4.3.2.1 Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα απαιτούν όπως οι πλοιοκτήτες και οι πλοίαρχοι, καθώς και άλλα υπεύθυνα άτομα εφαρμόζουν μέτρα ασφαλείας τα οποία θα εμποδίσουν, με τον πρακτικότερο δυνατό τρόπο, τους επίδοξους λαθρεπιβάτες από το να ανέβουν στο πλοίο, και, εφόσον κάτι τέτοιο αποτύχει, θα τους εντοπίζουν, κατά το δυνατόν πρακτικότερα, προτού το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα.*

4.3.2.2 Συνιστώμενη Πρακτική. Κατά τον κατάπλου και την παραμονή σε λιμάνια, όπου υπάρχει κίνδυνος για επιβίβαση λαθρεπιβατών, λειτουργικές ρυθμίσεις και/ή σχέδια ασφαλείας πρέπει να είναι ισοδύναμα με αυτά που περιλαμβάνονται στην παρ. Β/9 του κώδικα ISPS.

4.3.2.3 Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα απαιτούν όπως τα πλοία που φέρουν την σημαία τους, εκτός των επιβατηγών, όταν αναχωρούν από ένα λιμάνι, όπου υπάρχει κίνδυνος για επιβίβαση λαθρεπιβάτη, έχουν διενεργήσει επισταμένο έλεγχο σύμφωνα με συγκεκριμένο σχέδιο ή πρόγραμμα, δίνοντας προτεραιότητα στα μέρη όπου οι λαθρεπιβάτες θα μπορούσαν να κρύβονται λαμβάνοντας υπόψη το συγκεκριμένο τύπο πλοίου και τις λειτουργίες του. Ερευνητικές μέθοδοι, που είναι πιθανό να προξενήσουν βλάβη σε κρυμμένους λαθρεπιβάτες, δεν θα χρησιμοποιούνται.

4.3.2.4 Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα απαιτούν όπως η απολύμανση ή η σφράγιση των πλοίων που φέρουν την σημαία τους δεν θα διενεργούνται έως ότου γίνει κατά το δυνατόν σχολαστική έρευνα των χώρων που θα απολυμανθούν ή θα σφραγιστούν ούτως ώστε να διασφαλισθεί ότι κανένας λαθρεπιβάτης δεν βρίσκεται σε αυτούς τους χώρους.

4.3.3. Εθνικές Κυρώσεις

4.3.3.1 Κανόνες. Όπου απαιτείται, οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, θα πρέπει να ενσωματώσουν στην εθνική τους νομοθεσία, τους νομικούς λόγους που επιτρέπουν τη δίωξη των λαθρεπιβατών, των αποπειραθέντων λαθρεπιβατών και οποιουδήποτε ατομικά ή ομαδικά βοήθησε λαθρεπιβάτη ή αποπειραθέντα λαθρεπιβάτη με πρόθεση να διευκολύνει τη πρόσβαση του στο λιμάνι, το πλοίο ή το φορτίο του πλοίου.

Γ. Μεταχείριση του λαθρεπιβάτη επί του πλοίου

4.4. Γενικές Αρχές-Ανθρωπιστική Μεταχείριση

4.4.1 Κανόνες. Περιστατικά λαθρεπιβατών θα αντιμετωπίζονται με συνέπεια σύμφωνα με τις ανθρωπιστικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αναφέρθηκαν στον Κανόνα 4.1. Δέουσα προσοχή πρέπει να δίνεται στη λειτουργική ασφάλεια του πλοίου και στην ασφάλεια και ευεξία του λαθρεπιβάτη.

* Επιπρόσθετα, οι δημόσιες αρχές μπορεί να λάβουν υπόψη τους, εφόσον επιθυμούν, το μη δεσμευτικό πόρισμα της Εκτελεστικής Επιτροπής της Υπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες όσον αφορά τους Αναζητούστες Άσυλο Λαθρεπιβάτες [1988, No. 53 (XXXIX)].

4.4.2 Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα απαιτούν από τους πλοίαρχους που διαχειρίζονται πλοία που φέρουν την σημαία τους, να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν την εν γένει υγεία, πρόνοια και ασφάλεια του λαθρεπιβάτη όσο αυτός/αυτή βρίσκεται επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης και της παροχής σ' αυτόν επαρκών εφοδίων, ενδιαίτησης, ορθής ιατρικής παρακολούθησης και ευκολιών υγιεινής.

4.5. Εργασία επί του πλοίου

4.5.1 Κανόνες. Δεν θα επιτρέπεται στους λαθρεπιβάτες να εργάζονται επί του πλοίου, εκτός από καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή σε σχέση με την ενδιαίτηση και την τροφοδοσία του επί του πλοίου.

4.6. Εξέταση και αναγγελία από τον πλοίαρχο

4.6.1 Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα απαιτούν από τους πλοίαρχους να κάνουν πρακτικά βήματα ώστε να αποκαλύψουν την ταυτότητα του λαθρεπιβάτη, συμπεριλαμβανομένης της εθνικότητας/θαγένειας και το λιμάνι επιβίβασης του και να ενημερώνουν, μαζί με τις σχετικές λεπτομέρειες, τις δημόσιες αρχές του πρώτου προγραμματισμένου λιμένα κατάπλου για την ύπαρξη του λαθρεπιβάτη. Οι ίδιες πληροφορίες θα παρέχονται στον πλοιοκτήτη, στις δημόσιες αρχές του λιμένα επιβίβασης, το κράτος της σημαίας του πλοίου καθώς και αν είναι απαραίτητο, στα επόμενα λιμάνια κατάπλου.

4.6.2 Συνιστώμενη Πρακτική. Κατά την συλλογή των σχετικών λεπτομερειών για την ενημέρωση, ο πλοίαρχος πρέπει να χρησιμοποιεί το έντυπο όπως καθορίζεται στο προσάρτημα 2.

4.6.3 Κανόνες. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα δίνουν οδηγίες στους πλοίαρχους που διαχειρίζονται πλοία που φέρουν την σημαία τους, πως, όταν ένας/μία λαθρεπιβάτης δηλώνει ότι είναι πρόσφυγας, θα χειρίζονται αυτήν την πληροφορία σαν εμπιστευτική στον βαθμό που τούτο είναι απαραίτητο για την ασφάλεια του λαθρεπιβάτη.

4.7. Ενημέρωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

4.7.1 Κανόνες. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να αναφέρουν όλα τα περιστατικά λαθρεπιβατών των οποίων έλαβαν γνώση στο Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Δ. Παρέκκλιση από το προγραμματισμένο δρομολόγιο

4.8 Κανόνες. Οι δημόσιες αρχές θα προτρέπουν όλους τους πλοιοκτήτες που διαχειρίζονται πλοία που φέρουν την σημαία τους, να δίνουν οδηγίες στους πλοίαρχους τους να μην παρεκκλίνουν από το προγραμματισμένο ταξίδι προς αναζήτηση της αποβίβασης των λαθρεπιβατών που ανακαλύφθηκαν επί του πλοίου μετά την απομάκρυνσή τους από τα χωρικά ύδατα της χώρας στην οποία επιβίβαστηκε ο λαθρεπιβάτης, εκτός αν:

- έχει χορηγηθεί άδεια για αποβίβαση του λαθρεπιβάτη από τις δημόσιες αρχές του κράτους σε λιμάνι του οποίου κατευθύνεται το πλοίο μετά από την παρέκκλιση ή
- έχει κανονισθεί επαναπατρισμός σε άλλο μέρος με επαρκή έγγραφα και άδεια για αποβίβαση ή
- υπάρχουν δικαιολογημένοι λόγοι ασφαλείας, υγείας ή ανθρωπιστικοί.

- Προσπάθειες να αποβιβάσουν σε άλλα λιμάνια από τα προγραμματισμένα απέτυχαν και η παρέκκλιση είναι απαραίτητη με σκοπό να αποφύγουν την παραμονή των λαθρεπιβατών στο πλοίο για σημαντικό χρονικό διάστημα.

Ε. Αποβίβαση και επιστροφή ενός λαθρεπιβάτη

4.9 Το κράτος του πρώτου λιμανιού κατάπλου σύμφω-
να με το πρόγραμμα του ταξιδιού

4.9.1 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές της χώρας του πρώ-
του προγραμματισμένου λιμένα κατάπλου του πλοίου
μετά την ανακάλυψη ενός λαθρεπιβάτη, θα αποφασί-
σουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, εάν ο λαθρε-
πιβάτης είναι αποδεκτός σ' εκείνο το κράτος και θα πρέπει
να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια συνεργασίας με
όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για την επίλυση του ζητήματος.

4.9.2 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές της χώρας του πρώ-
του προγραμματισμένου λιμένα κατάπλου του πλοίου
μετά την ανακάλυψη ενός λαθρεπιβάτη, θα επιτρέψουν
την αποβίβαση του λαθρεπιβάτη όταν ο λαθρεπιβάτης
έχει στην κατοχή του έγκυρα ταξιδιωτικά έγγραφα για
την επιστροφή του και οι δημόσιες αρχές είναι ικανοποι-
ημένες από το γεγονός ότι έχουν γίνει ή θα γίνουν εγκαί-
ρως διευθετήσεις για τον επαναπατρισμό του και έχει
πραγματοποιηθεί οτιδήποτε απαιτείται για τη διέλευση.

4.9.3 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές της χώρας του πρώ-
του προγραμματισμένου λιμένα κατάπλου του πλοίου
μετά την ανακάλυψη ενός λαθρεπιβάτη, θα επιτρέψουν
την αποβίβαση του λαθρεπιβάτη όταν είναι ικανοποι-
ημένες ότι αυτές ή ο πλοιοκτήτης θα αποκτήσουν έγκυρα
ταξιδιωτικά έγγραφα, θα γίνουν εγκαίρως οι απαιτούμε-
νες ενέργειες για τον επαναπατρισμό του λαθρεπιβά-
τη και έχει πραγματοποιηθεί οτιδήποτε απαιτείται για
τη διέλευση. Οι δημόσιες αρχές, επιπλέον, θα εξετάσουν
ευμενώς το να επιτρέψουν την αποβίβαση του λαθρε-
πιβάτη, όταν είναι ανέφικτο για τον λαθρεπιβάτη να πα-
ραμείνει στο πλοίο ή υπάρχουν άλλοι παράγοντες που
θα απέκλειαν την παραμονή του επί του πλοίου. Τέτοιοι
πάργοντες μπορεί, μη περιοριστικά, να περιλαμβάνουν
περιπτώσεις όπου:

- Μια υπόθεση παραμένει ανεπίλυτη την ώρα του από-
πλου του πλοίου ή

- Η παρουσία του λαθρεπιβάτη επί του πλοίου θα έθετε
σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, την υγεία
του πληρώματος ή του λαθρεπιβάτη.

4.10 Επόμενα λιμάνια κατάπλου

4.10.1 Κανόνας. Όταν η αποβίβαση ενός λαθρεπιβάτη
στον πρώτο προγραμματισμένο λιμένα κατάπλου του
πλοίου μετά την ανακάλυψη του έχει αποτύχει, οι δημό-
σιες αρχές των επόμενων λιμένων κατάπλου του πλοίου
θα εξετάσουν την αποβίβαση του λαθρεπιβάτη σύμφω-
να με τους Κανόνες 4.9.1, 4.9.2 και 4.9.3.

4.11 Κράτος Εθνικότητας ή Δικαιώματος Διαμονής

4.11.1 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα αποδεχθούν,
σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία, την επιστροφή λαθρε-
πιβατών με καθεστώς πλήρους εθνικότητας/ιθαγένειας ή
θα αποδεχθούν την επιστροφή λαθρεπιβατών οι οποίοι,
σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, έχουν το δικαί-
ωμα διαμονής στο κράτος τους.

4.11.2 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα βοηθούν, κατά
το δυνατόν, στον προσδιορισμό της ταυτότητας και της
εθνικότητας/ιθαγένειας λαθρεπιβατών που υποστηρί-

ζουν ότι είναι υπήκοοι ή έχουν δικαίωμα διαμονής στο
κράτος τους. Όπου δύναται, η τοπική πρεσβεία, το προ-
ξενείο ή άλλος διπλωματικός εκπρόσωπος της χώρας
καταγωγής του λαθρεπιβάτη θα απαιτείται να βοηθήσει
στην εξακρίβωση εθνικότητας του λαθρεπιβάτη και να
παρέχει έγγραφα ταξιδιού έκτακτης ανάγκης.

4.12 Κράτος Επιβίβασης

4.12.1 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές, όταν έχει αποδει-
χθεί σε ικανοποιητικό γι' αυτές βαθμό ότι οι λαθρεπι-
βάτες έχουν επιβιβασθεί επί πλοίου σε ένα λιμάνι του
κράτους τους, θα δέχονται για εξέταση εκείνους τους
λαθρεπιβάτες οι οποίοι επιστρέφονται από το σημείο
αποβίβασης τους όπου κρίθηκαν μη αποδεκτοί. Οι δημό-
σιες αρχές του κράτους της επιβίβασης δεν θα επιστρέ-
φουν τέτοιους λαθρεπιβάτες στην χώρα που κρίθηκαν
προηγουμένως μη αποδεκτοί.

4.12.2 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές, όταν έχει αποδει-
χθεί σε ικανοποιητικό γι' αυτές βαθμό ότι οι αποπειρώμε-
νοι λαθρεπιβάτες έχουν επιβιβασθεί επί πλοίου σε έναν
λιμένα του κράτους τους, θα δεχτούν την αποβίβαση
των αποπειρώμενων λαθρεπιβατών, καθώς και των λα-
θρεπιβατών που βρέθηκαν επάνω στο πλοίο ενώ ήταν
ακόμα στα χωρικά ύδατα ή, εφόσον αυτό είναι εφαρ-
μόσιμο σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία εκείνου του
κράτους, στην περιοχή της μεταναστευτικής του δικαιο-
δοσίας. Κανένα πρόστιμο ή επιβάρυνση αναφορικά με
έξοδα κράτησης ή μετακίνησης δεν θα επιβάλλονται
στον πλοιοκτήτη.

4.12.3 Κανόνας. Όταν ένας αποπειρώμενος λαθρεπιβά-
της δεν έχει αποβιβαστεί στο λιμάνι που επιβιβάστηκε,
αυτός/αυτή πρέπει να θεωρηθεί λαθρεπιβάτης σύμφωνα
με τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο αυτό.

4.13 Το Κράτος της σημαίας

4.13.1 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές του κράτους της
σημαίας του πλοίου θα βοηθούν και θα συνεργάζονται
με τον πλοίαρχο/πλοιοκτήτη ή με την αρμόδια δημόσια
αρχή των λιμένων κατάπλου ως προς:

- Την αναγνώριση του λαθρεπιβάτη και τον προσδιο-
ρισμό της εθνικότητάς του/της

- Τη διενέργεια παραστάσεων στην αρμόδια κρατι-
κή αρχή προκειμένου αυτή, στην πρώτη ευκαιρία, να
βοηθήσει στην απομάκρυνση του λαθρεπιβάτη από το
πλοίο και

- Τον διακανονισμό της απομάκρυνσης ή του επανα-
πατρισμού του λαθρεπιβάτη.

4.14 Επιστροφή των λαθρεπιβατών

4.14.1 Συνιστώμενη Πρακτική. Όταν ένας λαθρεπιβά-
της έχει ανεπαρκή έγγραφα, οι δημόσιες αρχές πρέπει,
όποτε είναι δυνατόν και σε βαθμό συμβατό με την εθνι-
κή νομοθεσία και τις απαιτήσεις ασφαλείας, να εκδώ-
σουν μια συνοδευτική επιστολή με μία φωτογραφία του
λαθρεπιβάτη και κάθε άλλη σημαντική πληροφορία ή
εναλλακτικά, ένα κατάλληλο ταξιδιωτικό έγγραφο προ-
ερχόμενο από τις δημόσιες αρχές. Η συνοδευτική επι-
στολή που επιτρέπει την επιστροφή του λαθρεπιβάτη,
κατά περίπτωση, είτε στη χώρα καταγωγής του/της είτε
στο σημείο όπου ο λαθρεπιβάτης άρχισε το ταξίδι του/
της με οποιαδήποτε μέσα μεταφοράς και καθορίζοντας
οιουσδήποτε άλλους όρους που επιβάλλονται από τις
αρχές, πρέπει να επιδίδεται στον διενεργούντα την απο-

μάκρυνση του λαθρεπιβάτη. Αυτή η επιστολή θα περιλαμβάνει πληροφορίες που απαιτούνται από τις αρχές των σημείων διέλευσης και/ή των σημείων αποβίβασης.

4.14.2 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές του κράτους όπου ο λαθρεπιβάτης έχει αποβιβαστεί, πρέπει να έρθουν σε επαφή με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές των σημείων διέλευσης κατά την επιστροφή του λαθρεπιβάτη, με σκοπό να τις ενημερώσουν για την ιδιότητα του λαθρεπιβάτη. Επιπλέον οι δημόσιες αρχές των χωρών διέλευσης κατά τη διάρκεια της επιστροφής οποιουδήποτε λαθρεπιβάτη πρέπει να επιτρέψουν, υπό την επιφύλαξη των συνήθων απαιτήσεων περί χορήγησης θεωρήσεων και των ζητημάτων εθνικής ασφάλειας, την μεταφορά μέσω των λιμένων και των αεροδρομίων τους των λαθρεπιβατών που ταξιδεύουν υπό τις οδηγίες μετακίνησης ή τις εντολές των κρατικών αρχών της χώρας του λιμένα αποβίβασης.

4.14.3 Συνιστώμενη Πρακτική¹². Όταν ένα κράτος λιμένα έχει αρνηθεί την αποβίβαση ενός λαθρεπιβάτη αυτό το κράτος πρέπει, χωρίς άσκοπη καθυστέρηση, να ενημερώσει το κράτος της σημαίας του πλοίου που μεταφέρει τον λαθρεπιβάτη για τους λόγους που αρνήθηκε την αποβίβαση.

4.15 Κόστος επιστροφής και συντήρησης των λαθρεπιβατών

4.15.1 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές του κράτους που έχει αποβιβαστεί ο λαθρεπιβάτης πρέπει εν γένει να ενημερώνουν τον πλοιοκτήτη, στο πλοίο του οποίου βρέθηκε ο λαθρεπιβάτης, για το ύψος των δαπανών της κράτησης της επιστροφής και οποιουδήποτε επιπλέον κόστους για την τεκμηρίωση του λαθρεπιβάτη, εάν ο πλοιοκτήτης πρέπει να καλύψει αυτές τις δαπάνες. Επιπλέον, οι δημόσιες αρχές πρέπει, σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη, κατά το δυνατόν και σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, να περιορίζουν αυτές τις δαπάνες στο ελάχιστο, εφόσον αυτές πρόκειται να καλυφθούν από τον πλοιοκτήτη.

4.15.2 Συνιστώμενη Πρακτική. Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας οι πλοιοκτήτες θεωρούνται υπεύθυνοι για την καταβολή των δαπανών συντήρησης του λαθρεπιβάτη από τις δημόσιες αρχές του Κράτους όπου ο λαθρεπιβάτης έχει αποβιβαστεί, πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο.

4.15.3 Κανόνες. Οι δημόσιες αρχές θα εξετάσουν, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, την μείωση των προστίμων κατά πλοίων στα οποία ο πλοίαρχος έχει δηλώσει κανονικά την ύπαρξη κάποιου λαθρεπιβάτη στις αρμόδιες αρχές στο λιμάνι άφιξης και έχει δείξει ότι όλα τα ενδεικνυόμενα προληπτικά μέτρα είχαν ληφθεί με σκοπό να εμποδίσουν λαθρεπιβάτες να αποκτήσουν πρόσβαση στο πλοίο.

4.15.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές πρέπει, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, να εξετάσουν την μείωση των λοιπών επιβαρύνσεων που θα μπορούσαν διαφορετικά να επιβληθούν, όταν οι πλοιοκτήτες έχουν συνεργαστεί ικανοποιητικά με τις αρχές ελέγχου όσον αφορά μέτρα που σχεδιάσθηκαν για να αποτρέψουν την μεταφορά λαθρεπιβατών.

¹² Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ νόμου λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον IMO (FAL. 3/Cire. 199/08-06-2010).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΦΙΞΗ, ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΙΔΩΝ

Το παρόν Κεφάλαιο περιλαμβάνει τις διατάξεις τις σχετικές με τις διατυπώσεις τις οποίες απαιτούν οι δημόσιες αρχές από τον πλοιοκτήτη, τον/την πράκτορα ή τον Πλοίαρχο του πλοίου.

A. Γενικά

5.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές με τη συνεργασία των πλοιοκτητών, των διοικήσεων των λιμένων, των λιμενικών εγκαταστάσεων - τερματικών θα πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, για την εξασφάλιση, της παραμονής των πλοίων στο λιμάνι για το ελάχιστο δυνατό χρονικό διάστημα, θα πρέπει να εξασφαλίζουν ικανοποιητικές ρυθμίσεις για τη ροή της κίνησης του λιμένος και θα πρέπει να επανεξετάζουν συχνά όλες τις διαδικασίες σχετικά με τον κατάπλου και τον απόπλου του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμίσεων για επιβίβαση και αποβίβαση, φόρτωση και εκφόρτωση, εξυπηρέτηση των πλοίων και συναφείς εργασίες και τα μέτρα ασφαλείας, που αναφέρονται σε αυτές. Επίσης θα πρέπει να προβαίνουν σε ρυθμίσεις, ώστε τα φορτηγά πλοία και τα φορτία τους να ελέγχονται και να εκτελωνίζονται, εφόσον, αυτό είναι εφικτό, στον χώρο φόρτωσης και εκφόρτωσης.

5.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές με τη συνεργασία των πλοιοκτητών, των διοικήσεων των λιμένων, των λιμενικών εγκαταστάσεων - τερματικών θα πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση ικανοποιητικών ρυθμίσεων για τη ροή κινήσεως του λιμένος, έτσι ώστε, οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και εκτελωνισμού του φορτίου να είναι ομαλές και απλές. Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να καλύπτουν όλες τις φάσεις από το χρόνο άφιξης του πλοίου στο κρηπίδωμα, τις ελεύθερες ζώνες συναλλαγών, και τις αποθηκευτικές εγκαταστάσεις επίσης, για εκφόρτωση και τον εκτελωνισμό από τη δημόσια αρχή, και εάν απαιτείται για εναποθήκευση και την μετέπειτα διαχείριση του φορτίου, θα πρέπει να υπάρχει εύκολη και κατ' ευθείαν προσπέλαση μεταξύ ελευθέρων ζωνών συναλλαγών, των εγκαταστάσεων αποθήκευσης και των αποθηκευτικών χώρων του φορτίου και του χώρου διενέργειας εκτελωνισμού από τη δημόσια αρχή, που θα πρέπει να ευρίσκεται πλησίον της περιοχής του κρηπίδωματος όποτε είναι εφικτό, με εύκολη πρόσβαση και μεταφορικές δυνατότητες και υποδομές.

5.3. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους ιδιοκτήτες και/ή διαχειριστές τερματικών σταθμών εμπορευμάτων να τους εξοπλίζουν με τα απαιτούμενα μέσα αποθήκευσης για ειδικό φορτίο (π.χ. πολύτιμα προϊόντα, ευπαθή φορτία, ανθρώπινα υπολείμματα, ραδιενεργά κατάλοιπα ή άλλα επικίνδυνα προϊόντα καθώς και ζωντανά ζώα). Αυτοί οι χώροι των τερματικών σταθμών εμπορευμάτων, όπου αποθηκεύεται γενικό και ειδικό φορτίο καθώς και ταχυδρομικά αντικείμενα πριν από τη διά θαλάσσης μεταφορά ή εισαγωγή τους, πρέπει να εφαρμόσουν ισοδύναμα μέτρα ελέγχου πρόσβασης με αυτά που καταγράφονται στο σχετικό άρθρο της παρ. Β/16 του Κώδικα ISPS.

5.35δς Συνιστώμενη πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να απαιτούν τα ελάχιστα απαιτούμενα στοιχεία για την ταυτοποίηση του φορτίου που πρόκειται να τοποθετηθεί σε αποθήκη προτού το εκτελωνίσουν, το επανεξάγουν ή το εισάγουν και θα πρέπει, όπου είναι δυνατό, προς τον σκοπό αυτό, να χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη δήλωση προ-άφιξης.

5.4. Κανόνας. Η Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση που συνεχίζει να απαιτεί άδεια εισαγωγής, εξαγωγής, και μεταφόρτωσης για ορισμένες κατηγορίες αγαθών, θεσπίζει απλές διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες αυτές οι άδειες να μπορούν να λαμβάνονται και να ανανεώνονται γρήγορα.

5.5. Συνιστώμενη Πρακτική. Όταν η φύση του φορτίου απαιτεί διατυπώσεις αρμοδιότητας διαφορετικών Αρχών, εξουσιοδοτημένων να διενεργούν επιθεωρήσεις, όπως τα Τελωνεία, οι υγειονομικές ή κτηνιατρικές υπηρεσίες, οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις πρέπει να εξουσιοδοτούν για τη διενέργεια των διαδικασιών αυτών, τα Τελωνεία ή κάποια από τις άλλες Αρχές ή, όπου αυτό δεν είναι εφικτό, να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι αυτές οι επιθεωρήσεις διενεργούνται ταυτόχρονα σ' έναν χώρο και με την ελάχιστη καθυστέρηση και αν είναι εφικτό να πραγματοποιηθούν κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης με τα μέρη που έχουν την επιμέλεια του φορτίου.

5.6. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να παρέχουν απλοποιημένες διαδικασίες για τον γρήγορο εκτελωνισμό των ατομικά συσκευασμένων δώρων και εμπορικών δειγμάτων που δεν υπερβαίνουν ορισμένη αξία, ή ποσότητα, η οποία θα πρέπει να καθοριστεί στο ψηλότερο δυνατό επίπεδο.

Β. Τελωνειακές Διατυπώσεις Φορτίου

5.7. Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές, με την επιφύλαξη των εθνικών απαγορεύσεων και περιορισμών και των μέτρων που απαιτούνται για την ασφάλεια του λιμανιού ή την πρόληψη διακίνησης ναρκωτικών, θα δίνουν προτεραιότητα τελωνισμού στα ζώντα ζώα, ευπαθή εμπορεύματα και άλλα φορτία με επείγοντα χαρακτηριστικά.

5.7.1 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Δημόσιες Αρχές, σε συνεργασία με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, θα πρέπει, προκειμένου να προστατεύσουν την ποιότητα των προς τελωνισμό εμπορευμάτων, να λάβουν όλα εκείνα τα μέτρα που θα επιτρέψουν την πρακτική, ασφαλή και αξιόπιστη αποθήκευσή τους στο λιμένα.

5.8. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα πρέπει να διευκολύνουν την προσωρινή είσοδο ειδικού εξοπλισμού για τη διακίνηση του φορτίου, ο οποίος φτάνει με πλοία και χρησιμοποιείται στη ξηρά στους λιμένες προσέγγισης για τη φόρτωση, εκφόρτωση και διακίνηση του φορτίου.

5.9. Εκτός χρήσης.

5.10. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές καθιερώνουν διαδικασίες για τον τελωνισμό του φορτίου με βάση τις σχετικές διατάξεις και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Διεθνούς Σύμβασης για την απλοποίηση και εναρμόνιση των τελωνειακών διαδικασιών - αναθεωρημένη Σύμβαση Κιότο.

5.10.1 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Δημόσιες Αρχές πρέπει να εισάγουν απλουστευμένες διαδικασίες για εγκεκριμένα πρόσωπα που θα επιτρέπουν:

(α) την παράδοση εμπορευμάτων με την παροχή των ελάχιστων απαιτούμενων πληροφοριών για την εξακρίβωση της ταυτότητας τους, την ακριβή αναγνώριση και εκτίμηση του κινδύνου που σχετίζεται με την υγεία, προστασία και ασφάλεια και την επακόλουθη ολοκλήρωση της τελικής δήλωσής τους,

(β) τον τελωνισμό εμπορευμάτων στις εγκαταστάσεις των διασφαριστών των εμπορευμάτων ή σε άλλους χώρους εγκεκριμένους από την αρμόδια Δημόσια Αρχή,

(γ) την υποβολή μίας μόνο δήλωσης «εμπορευμάτων» για όλες τις εισαγωγές ή εξαγωγές μιας συγκεκριμένης περιόδου όταν τα εμπορεύματα εισάγονται ή εξάγονται συχνά από το ίδιο πρόσωπο.

5.11. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές, προκειμένου να εξασφαλιστεί συμμόρφωση προς τον κατ' εφαρμογή νόμο, θα περιορίζουν τις φυσικές παρεμβάσεις στο ελάχιστο δυνατό.

5.12. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει κατόπιν έγκυρου αιτήματος, να διενεργούν φυσική εξέταση του φορτίου, όπου αυτή είναι απαραίτητη, στο σημείο που φορτώνεται στο μέσο μεταφοράς του και ενώ διεξάγεται η φόρτωση, είτε στην αποβάθρα είτε, στην περίπτωση μοναδοποιημένου φορτίου, στον τόπο που συσκευάζεται και σφραγίζεται το εμπορευματοκιβώτιο.

5.13. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα εξασφαλίζουν ότι οι απαιτήσεις για συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων δε μειώνουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα του θαλασσιού εμπορίου.

5.14. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να χρησιμοποιούν τεχνικές ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων με στόχο την απόκτηση πληροφοριών για να επιταχύνουν και να απλοποιήσουν τις διαδικασίες αποθήκευσης, διατυπώσεων και επανεξαγωγής.

5.14.1 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Δημόσιες Αρχές θα πρέπει να ολοκληρώνουν γρήγορα τη διαδικασία διέλευσης εμπορευμάτων προερχόμενα από άλλο Κράτος τα οποία αναμένουν φόρτωση.

Γ. Εμπορευματοκιβώτια και παλέτες

5.15 Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες σχετικούς κανονισμούς, θα επιτρέπουν την προσωρινή εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων, παλετών, καθώς και εξοπλισμού και εξαρτημάτων που είναι τοποθετημένα στο εμπορευματοκιβώτιο ή μεταφέρονται ξεχωριστά χωρίς τη καταβολή δασμών, φόρων και λοιπών επιβαρύνσεων και θα διευκολύνουν τη χρήση τους στη ναυτιλιακή κίνηση.

5.16 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι κανονισμοί τους, που αναφέρονται στον Κανόνα 5.15, να προβλέπουν την αποδοχή μιας απλής δήλωσης με τον σκοπό όπως τα προσωρινώς εισαγόμενα εμπορευματοκιβώτια, παλέτες, καθώς και ο εξαρτισμός εμπορευματοκιβωτίων να επανεξάγονται μέσα στα χρονικά όρια που έχουν καθορισθεί από το ενδιαφερόμενο Κράτος. Μία τέτοια δήλωση μπορεί να λάβει τη μορφή μίας προφορικής δήλωσης ή οποιασδήποτε άλλης πράξης αποδεκτής από τις Αρχές.

5.17. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα επιτρέπουν την απομάκρυνση εκτός των ορίων του λιμένα κατάπλου των εμπορευματοκιβωτίων, παλετών, καθώς και του εξαρτι-

σμού των εμπορευματοκιβωτίων που εισάγονται στην επικράτεια μιας χώρας σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανόνα 5.15., για εκτελωνισμό του εισαγόμενου φορτίου και/ή φόρτωση του εξαγόμενου φορτίου με απλοποιημένες διαδικασίες ελέγχου και με όσο το δυνατό λιγότερα συνοδευτικά έγγραφα.

5.18 Κανόνας. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα επιτρέπουν την προσωρινή εισαγωγή εξαρτημάτων εμπορευματοκιβωτίων χωρίς την καταβολή τελωνειακών δασμών και άλλων φόρων και χρεώσεων, όταν τα εξαρτήματα αυτά χρειάζονται για την επιδιόρθωση εμπορευματοκιβωτίων που έχουν ήδη εισαχθεί κάτω από τους όρους του Κανόνα 5.15.

Δ. Φορτίο μη εκφορτωθέν στον προτιθέμενο λιμένα προορισμού του.

5.19. Κανόνας¹³. Όπου εγγεγραμμένο φορτίο στο Δηλωτικό Φορτίου δεν εκφορτώνεται στον προτιθέμενο λιμένα προορισμού, οι δημόσιες αρχές θα επιτρέπουν την τροποποίηση του Δηλωτικού Φορτίου και δεν θα επιβάλλουν κυρώσεις εάν πεισθούν ότι το φορτίο δεν φορτώθηκε πράγματι στο πλοίο ή αν όντως φορτώθηκε, τότε εκφορτώθηκε σε άλλο λιμένα.

5.20. Κανόνας. Σε περίπτωση λάθους ή άλλης βάσιμης αιτίας, όποιο φορτίο εκφορτώνεται σε διαφορετικό λιμένα από αυτόν που αναμένονταν οι δημόσιες αρχές θα διευκολύνουν την επαναφόρτωση ή την προώθηση του στον προτιθέμενο λιμένα προορισμού. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται σε απαγορευμένα φορτία και φορτία με περιορισμό.

Ε. Περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη

5.21. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές δεν θα απαιτούν από τον πλοιοκτήτη την παροχή σε αυτές ειδικών πληροφοριών σε σχέση με τις φορτωτικές ή αντίγραφα αυτών, εκτός αν ο πλοιοκτήτης είναι ο εισαγωγέας ή εξαγωγέας ή ενεργεί εξ ονόματος αυτών.

5.22. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές δεν θα θεωρούν τον πλοιοκτήτη υπεύθυνο για την υποβολή ή ακρίβεια των εγγράφων που απαιτούνται από τον εισαγωγέα ή τον εξαγωγέα αναφορικά με τον τελωνισμό του φορτίου εκτός αν ο πλοιοκτήτης είναι ο εισαγωγέας ή ο εξαγωγέας ή ενεργεί εξ ονόματος αυτών.

5.23. Κανόνας. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παρέχει πληροφορίες σχετικά με την είσοδο ή έξοδο αγαθών που είναι γίνονται γνωστές στον ίδιο κατά την υποβολή τέτοιων δεδομένων και όπως ορίζει το έγγραφο μεταφοράς που αποδεικνύει τη φόρτωση. Έτσι ο πλοιοκτήτης μπορεί να βασίσει την υποβολή δεδομένων με βάση τα στοιχεία του πελάτη του, εκτός εάν έχει λόγο να πιστεύει πως τα στοιχεία είναι αναληθή.

5.24 Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Δημόσιες Αρχές πρέπει να εφαρμόζουν κανονισμούς σύμφωνα με τους οποίους άτομα που λαμβάνουν πρωτοβουλία και συμβατικώς συμφωνούν με ένα μέρος (λ.χ. ο διεκπεραιωτής, ο αποστολέας φορτίου ή ο πλοιοκτήτης) για τη θαλάσσια μεταφορά φορτίου στην επικράτεια άλλου κράτους, θα πρέπει να παρέχουν στο μέρος αυτό πλήρεις και ακριβείς πληροφορίες για την αποστολή του φορτίου αυτού.

13 Η εν λόγω διάταξη δεν έχει αποκτήσει ισχύ νόμου λόγω δήλωσης σχετικής επιφύλαξης στον ΙΜΟ περί εφαρμογής του ν. 2960/2001 (FAL.3/Circ. 1999/08-06-2010).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΖΩΩΝ ΚΑΙ ΦΥΤΩΝ.

6.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές Κράτους μη μέλους των Διεθνών Κανονισμών Υγείας ενδείκνυται όπως προσαθήσουν να εφαρμόσουν τις διατάξεις του Κανονισμού τις σχετικές προς τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

6.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις που έχουν ορισμένα κοινά συμφέροντα λόγω των υγειονομικών, γεωγραφικών, κοινωνικών ή οικονομικών συνθηκών θα πρέπει να συνάψουν ειδικές συμφωνίες σύμφωνα με το άρθρο 85 των Διεθνών Κανονισμών Υγείας όταν τέτοιες συμφωνίες θα διευκολύνουν την εφαρμογή αυτών των Κανονισμών.

6.3. Συνιστώμενη Πρακτική. Όπου απαιτούνται υγειονομικά πιστοποιητικά ή παρόμοια έγγραφα για φορτώσεις ορισμένων ζώων, φυτών ή προϊόντων αυτών, τα πιστοποιητικά αυτά θα είναι απλά και θα δημοσιεύονται ευρέως. Επιπλέον οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα πρέπει να συνεργαστούν για την τυποποίηση των εγγράφων αυτών.

6.4. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές, θα πρέπει να χορηγούν με ηλεκτρονικά μέσα ελευθεροκοινωνία σε πλοίο όταν, σύμφωνα με πληροφορίες που παρέχει το πλοίο πριν από την άφιξή του, οι υγειονομικές αρχές του λιμένα άφιξης έχουν την γνώμη ότι η άφιξη του πλοίου δεν πρόκειται να επιφέρει ως αποτέλεσμα την είσοδο ή την εξάπλωση λοιμώδους νόσου. Επίσης οι υγειονομικές αρχές, θα πρέπει, όταν αυτό είναι δυνατό, να μπορούν να επισκέπτονται το πλοίο πριν την είσοδο του στο λιμάνι.

6.4.1. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές ενδείκνυται να ζητούν την συνεργασία των πλοιοκτητών ώστε εξασφαλίσουν την συμμόρφωσή τους προς απαίτηση που επιβάλλει την άμεση αναφορά ασθένειας επί του πλοίου, με ηλεκτρονικά μέσα στις υγειονομικές αρχές του λιμένα προορισμού του πλοίου για τη διευκόλυνση παρουσίας ειδικευμένου υγειονομικού προσωπικού και του αναγκαίου υγειονομικού υλικού κατά την άφιξη.

6.5. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα λάβουν μέτρα ώστε όλοι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες και λοιποί ενδιαιφερόμενοι να θέσουν στη διάθεση των επιβατών σε επαρκές χρονικό διάστημα πριν την αναχώρηση, πίνακα των εμβολιασμών που απαιτούνται από τις δημόσιες αρχές των χωρών καθώς επίσης και απαιτούμενα πιστοποιητικά εμβολιασμού σύμφωνα με τον Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό. Οι δημόσιες αρχές θα λάβουν όλα τα δυνατά μέτρα ώστε όσοι διενεργούν εμβολιασμούς να χρησιμοποιούν το Διεθνές Πιστοποιητικό Εμβολιασμού ή Επανεμβολιασμού ώστε να εξασφαλίζεται η ομοιομορφη αποδοχή.

6.6. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να παρέχουν διευκολύνσεις για την συμπλήρωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Εμβολιασμού ή Επανεμβολιασμού καθώς και δυνατότητες εμβολιασμού σε όσο το δυνατό περισσότερους λιμένες.

6.7. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα εξασφαλίζουν την άμεση έναρξη των υγειονομικών μέτρων και διατυπώσεων, την εφαρμογή και την ολοκλήρωση τους χωρίς καθυστερήσεις και χωρίς διακρίσεις.

6.8. Συνιστώμενη Πρακτική. Για τη διασφάλιση της αποδοτικής θαλάσσιας μετακίνησης, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να διατηρούν σε όσο το δυνατόν περισσότερους λιμένες επαρκείς ευκολίες για την εφαρμογή των μέτρων που αφορούν τη δημόσια υγεία και τον υγειονομικό έλεγχο ζώων και φυτών.

6.9. Κανόνας. Ενδείκνυται η δυνατότητα παροχής, σε όσο το δυνατόν περισσότερους λιμένες του Κράτους, βασικών ιατρικών παροχών για την επείγουσα περίθαλψη των πληρωμάτων και των επιβατών.

6.10. Κανόνας. Εξαιρώντας επείγουσες περιπτώσεις που συνιστούν σοβαρό κίνδυνο για τη δημόσια υγεία, οι υγειονομικές αρχές του λιμένα δεν θα παρεμποδίζουν, συνεπεία οποιασδήποτε άλλης επιδημικής νόσου, την φορτοεκφόρτωση φορτίου ή προμηθειών ή την παραλαβή καυσίμων ή νερού από πλοίο μη προσβεβλημένο ή ύποπτο ως προσβεβλημένο από λοιμώδη νόσο.

6.11. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι φορτώσεις ζώων, ακατέργαστων ζωικών υλών, ακατέργαστων ζωικών προϊόντων, ζωοτροφών και φυτικών προϊόντων που υπόκεινται σε καραντίνα, θα πρέπει να επιτρέπονται, σε ειδικές περιπτώσεις, εφόσον οι απαιτούμενες προϋποθέσεις πιστοποίησης έχουν εκπληρωθεί κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Α. Καταθέσεις Χρηματικών Εγγυήσεων και Έτερες Μορφές Ασφαλείας

7.1. Συνιστώμενη Πρακτική. Όπου οι δημόσιες αρχές απαιτούν από τους πλοιοκτήτες την κατάθεση χρηματικών εγγυήσεων ή άλλης μορφής ασφάλειας προς κάλυψη απαιτήσεων που εγείρονται σύμφωνα με τους τελωνειακούς, μεταναστευτικούς, υγειονομικούς, φυτοπαθολογικούς ή λοιπούς παρεμφερείς νόμους και Κανονισμούς του Κράτους, ενδείκνυται όπως αυτές επιτρέπουν όπου είναι δυνατόν μια ενιαία κατάθεση χρηματικής εγγύησης ή άλλης μορφής ασφάλειας, η οποία να καλύπτει όλες τις προαναφερθείσες απαιτήσεις.

Β. Υπηρεσίες στους Λιμένες

7.2. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι συνήθεις υπηρεσίες των δημόσιων αρχών θα πρέπει να παρέχονται χωρίς επιβαρύνσεις κατά τις καθοριζόμενες εργάσιμες ώρες. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να τις καθορίσουν εργάσιμες ώρες για τις υπηρεσίες τους στους λιμένες, που θα ανταποκρίνονται στις συνήθεις περιόδους του μεγάλου φόρτου εργασίας.

7.3. Κανόνας. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα πρέπει να λάβουν πρακτικές εφικτά μέτρα οργάνωσης των συνήθων υπηρεσιών των δημοσίων αρχών των λιμένων για την αποφυγή περιττής καθυστέρησης των πλοίων μετά την άφιξη τους ή όταν είναι έτοιμα προς αναχώρηση και να μειώσουν στο ελάχιστο το χρόνο ολοκλήρωσης των διατυπώσεων υπό την προϋπόθεση, ότι οι δημόσιες αρχές θα ειδοποιούνται εγκαίρως επί του προβλεπόμενου χρόνου άφιξης ή αναχώρησης.

7.4. Κανόνας. Δεν θα επιβάλλονται χρεώσεις από υγειονομική αρχή για οποιαδήποτε ιατρική εξέταση ή συμπληρωματική αυτής, είτε βακτηριολογική είτε άλλη, που διεξάγεται σε οποιοδήποτε χρονικό διάστημα της

μέρας ή της νύχτας εάν η εξέταση αυτή απαιτείται για να επιβεβαιωθεί η υγεία του εξετασθέντος προσώπου. Επίσης, δεν θα επιβάλλονται χρεώσεις για επίσκεψη και επιθεώρηση του πλοίου για την έκδοση πιστοποιητικού υγειονομικού ελέγχου ή πιστοποίηση απαλλαγής πιστοποιητικού υγειονομικού ελέγχου. Επιπρόσθετα δεν θα επιβάλλονται χρεώσεις για οποιονδήποτε εμβολιασμό προσώπου που κατέφθασε με πλοίο ούτε και για την έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού. Ωστόσο όπου είναι αναγκαία η λήψη διαφορετικών μέτρων από τα προαναφερόμενα, σε σχέση με το πλοίο, τους επιβάτες ή το πλήρωμα και επιβληθούν από την υγειονομική αρχή χρεώσεις για τα μέτρα αυτά, οι χρεώσεις αυτές θα καθορίζονται σύμφωνα με ενιαίο τιμολόγιο που ισχύει στη εν λόγω Επικράτεια και θα επιβάλλεται χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα, μόνιμη κατοικία ή διαμονή του προσώπου ή της εθνικότητας, σημαίας, νηολογίου ή ιδιοκτησίας του πλοίου.

7.5. Συνιστώμενη Πρακτική. Όταν οι υπηρεσίες των δημόσιων αρχών παρέχονται πέραν των αναφερομένων κανονικών εργασιμών ωρών στην Συνιστώμενη Πρακτική 7.2. αυτές θα πρέπει να παρέχονται με κανονικούς όρους και δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν το πραγματικό κόστος των παρεχόμενων εργασιών.

7.6. Κανόνας. Στην περίπτωση που η κίνηση του λιμένα το δικαιολογεί οι δημόσιες αρχές θα εξασφαλίζουν την ύπαρξη υπηρεσιών για τη διεξαγωγή των διατυπώσεων σε σχέση με τα φορτία και τις αποσκευές, ανεξαρτήτως της αξίας ή του είδους αυτών.

7.7. Συνιστώμενη Πρακτική. Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ενδείκνυται να καταβάλλουν προσπάθειες για την λήψη μέτρων μέσω των οποίων μια Κυβέρνηση θα παρέχει σε άλλη Κυβέρνηση ορισμένες διευκολύνσεις πριν ή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς εξέταση του πλοίου, των επιβατών, του πληρώματος, των αποσκευών και του φορτίου, όπως και για την συμπλήρωση των εγγράφων των προοριζόμενων για το Τελωνείο, την Υπηρεσία Αλλοδαπών, την Υγειονομική Υπηρεσία και για τον κτηνιατρικό έλεγχο και τον έλεγχο των φυτών, εφόσον με αυτό τον τρόπο διευκολύνεται η διεξαγωγή των διατυπώσεων κατά την άφιξη του πλοίου σε άλλο Κράτος.

Γ. Έκτακτη Βοήθεια

7.8. Κανόνας. Οι Δημόσιες Αρχές θα διευκολύνουν τον κατάπλου και τον απόπλου πλοίων που εκτελούν:

- εργασίες αποκατάστασης καταστροφών,
- διάσωση ανθρώπων από κίνδυνο στη θάλασσα προκειμένου τους παρασχεθεί ασφαλές καταφύγιο,
- καταπολέμηση ή αποτροπή θαλάσσιας ρύπανσης, ή
- άλλες επείγουσες επιχειρήσεις με σκοπό την ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας, της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την ασφάλεια του πληθυσμού ή την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

7.9. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές θα διευκολύνουν όσο το δυνατόν περισσότερο την είσοδο και τις τελωνειακές διατυπώσεις για πρόσωπα και εμπορεύματα που φθάνουν με πλοία που αναφέρονται στον Κανόνα 7.8.

7.10. Κανόνας. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να εκτελούν γρήγορα εξειδικευμένο εξοπλισμό που χρειάζεται για την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας.

Δ. Εθνικές Επιτροπές Διευκόλυνσης

7.11. Συνιστώμενη Πρακτική. Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, θα πρέπει, σε στενή συνεργασία με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, να εξετάσει τη θέσπιση ενός εθνικού προγράμματος διευκόλυνσης των θαλασσίων μεταφορών, το οποίο θα βασίζεται στις απαιτήσεις διευκόλυνσης του παραρτήματος αυτού και θα εξασφαλίζει ότι, στόχος του προγράμματος αυτού θα είναι η υιοθέτηση όλων των πρακτικών μέτρων για τη διευκόλυνση της κίνησης των πλοίων, του φορτίου, των πληρωμάτων, των επιβατών, του ταχυδρομείου και των εφοδίων, μέσω της απαλοιφής μη αναγκαίων εμποδίων και καθυστερήσεων.

7.12. Συνιστώμενη Πρακτική. Κάθε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση θα πρέπει να ιδρύει μια Εθνική Επιτροπή Διευκόλυνσης της θαλάσσιας μεταφοράς ή ένα παρόμοιο εθνικό συντονιστικό όργανο, που θα ενθαρρύνει την υιοθέτηση και εφαρμογή των μέτρων διευκόλυνσης μεταξύ κυβερνητικών υπηρεσιών, οργάνων και λοιπών οργανισμών, ενδιαφερομένων ή υπευθύνων για τα διάφορα θέματα της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως καθώς επίσης και με τις Αρχές του λιμένος, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τους τερματικούς σταθμούς και τους πλοιοκτήτες.

ΓΕΝΙΚΟ ΔΗΛΩΤΙΚΟ

(Έντυπο 1 IMO/FAL)

| | | | |
|--|---|--|-----------|
| | | Αφιξη | Αναχώρηση |
| 1.1 Όνομα και τύπος πλοίου | | 1.2 Αριθμός IMO | |
| 1.3 Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) | | 1.4 Αριθμός Ταξιδιού | |
| 2. Λιμάνι κατάπλου / απόπλου | | 3. Ημερομηνία & ώρα κατάπλου / απόπλου | |
| 4. Κράτος σημαίας του πλοίου | 5. Όνομα πλοιάρχου | 6. Τελευταίο λιμάνι προσέγγισης/Επόμενο λιμάνι προσέγγισης | |
| 7. Πιστοποιητικό Νηολόγησης (Λιμάνι, ημερομηνία, αριθμός) | | 8. Όνομα και στοιχεία επικοινωνίας του πράκτορα | |
| 9. Ολική χωρητικότητα | 10. Καθαρή χωρητικότητα | | |
| 11. Σύντομη περιγραφή περί του ταξιδιού (προηγούμενοι και επόμενοι λιμένες προσέγγισης, γνωστοποίηση λιμένα εκφόρτωσης εναπομείναντος φορτίου) | | | |
| 12. Σύντομη περιγραφή του φορτίου | | | |
| 13. Αριθμός πληρώματος | 14. Αριθμός επιβατών | 15. Σχόλια | |
| Επισυναπτόμενα έγγραφα (αριθμός αντιγράφων) | | | |
| 16. Δηλωτικό Φορτίου | 18. Δηλωτικό Εφοδίων Πλοίου | | |
| 18. Κατάσταση Πληρώματος | 19. Κατάσταση Επιβατών | 20. Οι απαιτήσεις του πλοίου αναφορικά με τις ευκολίες υποδοχής των αποβλήτων και των υπολειμμάτων | |
| 21. Σημείωση Ατομικών Ειδών Πληρώματος (μόνο στον κατάπλου) | 22. Δηλωτικό Υγείας πλοίου (μόνο στον κατάπλου) | | |
| 23. Ημερομηνία και υπογραφή του πλοιάρχου, εξουσιοδοτημένου προσώπου ή αξιωματικού | | | |

Για επίσημη χρήση

ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΕΙΔΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

(Έντυπο 4 ΙΜΟ/FAL)

| | | | | | | Αριθμός σελ. |
|---|-----------|---------------|----------------------|---|-------------|--------------|
| 1.1. Όνομα πλοίου | | | 1.2 Αριθμός ΙΜΟ | | | |
| 1.3 Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) | | | 1.4 Αριθμός Ταξιδιού | | | |
| 2. Κράτος σημαίας του πλοίου | | | | | | |
| 3. Αριθμός | 4 Επώνυμο | 5. Όνομα (τα) | 6. Βαθμός | 7. Είδη υποκείμενα σε φορολογία ή σε απαγορεύσεις ή περιορισμούς* | 8. Υπογραφή | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 9. Ημερομηνία και υπογραφή του πλοιάρχου, εξουσιοδοτημένου πράκτορα ή αξιωματικού | | | | | | |

*Π.χ κρασιά, οινοπνευματώδη, τσιγάρα, καπνός κτλ.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

(Έντυπο 5 ΙΜΟ/FAL)

| | | Αφίξη | Αναχώρηση | | Αριθμός σελίδας |
|--|------------|---------------------------------|-----------------------------------|----------------|--|
| 1.1. Όνομα πλοίου | | 1.2. Αριθμός ΙΜΟ | 1.3 Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) | | 1.4 Αριθμός Ταξιδιού |
| 2. Λιμένας κατάπλου / απόπλου | | 3. Ημερομηνία απόπλου/ κατάπλου | 4. Κράτος Σημαίας του πλοίου | | 5. Τελευταίος λιμένας προσέγγισης |
| 6. Αριθμός | 7. Επώνυμο | 8. Όνομα (τα) | 9. Βαθμός | 10. Εθνικότητα | 11. Ημερομηνία Γέννησης |
| | | | | | 12. Τόπος Γέννησης |
| | | | | | 13. Φύλο |
| | | | | | 14. Είδος Εγγράφου Ταυτοποίησης |
| | | | | | 15. Αριθμός Εγγράφου Ταυτοποίησης |
| | | | | | 16. Κράτος Έκδοσης Εγγράφου Ταυτοποίησης |
| | | | | | 17. Ημερομηνία Λήξης Εγγράφου Ταυτοποίησης |
| 18. Ημερομηνία και υπογραφή του πλοιάρχου, εξουσιοδοτημένου πράκτορα ή αξιωματικού | | | | | |

ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

(Έντυπο 7 ΙΜΟ/FAL)

(Όπως απαιτείται από τη SOLAS 74, Κεφάλαιο VII, Κανονισμοί 4.2 και 7-2.2, MARPOL Παράρτημα III, Κανονισμοί 4.2 και Κεφάλαιο 5.4, Παράγραφος 5.4.3.1 του Κώδικα IMDG)

| 1.1 Όνομα Πλοίου | | 1.2 Αριθμός ΙΜΟ | | 1.3 Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) | | Αριθμός σελ. | | | | |
|------------------------------|---------------------|--|---------------------------|---|---------------------------------|-----------------------|---|---------------------------------|--------------------------------|---------|
| 1.4 Αριθμός Ταξιδιού | | 2. Κράτος Σημαίας του πλοίου | | 3. Λιμένας φόρτωσης | | 4. Λιμένας εκφόρτωσης | | | | |
| 5- Θέση Στοιβασιάς στο Πλοίο | 6. Αριθμός Αναφοράς | 7. Σημεία & Αριθμοί - Ταυτότητα εμπ/τίου - | 8. Αριθμός Ηνωμένων Εθνών | 9 Κατάλληλη ονομασία φόρτωσης/ (Τεχνικές Προδιαγραφές) | 10. Κλάση/ Επικουρικοί Κίνδυνοι | 11. Ομάδα Συσκευασίας | 12. Πρόσθετες Πληροφορίες/ Θαλάσσιες Ρυπαντής/ Σημείο Ανάφλεξης κλπ | 13. Αριθμός & Είδος συσκευασιών | 14. Μάζα (κλά) ή Όγκος (λίτρα) | 15. Eps |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 16. Ναυτικός πράκτορας | | | | | | | | | | |
| 16.1 Τόπος και ημερομηνία | | | | | | | | | | |
| Υπογραφή Ναυτικού πράκτορα | | | | | | | | | | |

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

Έντυπο Στοιχείων Λαθρεπιβάτη που αναφέρεται στην Συνιστώμενη Πρακτική 4.6.2

| | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ</p> <p>Όνομα πλοίου:</p> <p>Αριθμός IMO:</p> <p>Σημαία:</p> <p>Εταιρεία:</p> <p>Διεύθυνση Εταιρείας:</p> <p>Πράκτορας επόμενου λιμανιού:</p> <p>Διεύθυνση Πράκτορα:</p> <p>IRCS:</p> <p>Αριθμός INMARSAT:</p> <p>Λιμάνι Μηλόγησης:</p> <p>Όνομα Πλοιάρχου:</p> <p style="text-align: center;">ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΗ</p> <p>Ημερομηνία/ χρόνος που ανευρέθη στο πλοίο:</p> <p>Τόπος επιβίβασης¹⁴:</p> <p>Χώρα επιβίβασης:</p> <p>Ημερομηνία/ χρόνος επιβίβασης:</p> <p>Επιδικώμενος τελικός προορισμός:</p> <p>Δηλωθέντες λόγοι επιβίβασης στο πλοίο¹⁵:</p> <p>Επίθετο:</p> <p>Όνομα:</p> <p>Όνομα με το οποίο είναι γνωστός:</p> | <p>Ημερομηνία γεννήσεως:</p> <p>Τόπος γεννήσεως:</p> <p>Ισχυριζόμενη εθνικότητα:</p> <p>Διεύθυνση κατοικίας:</p> <p>Χώρα διαμονής:</p> <p>Είδος επίσημων εγγράφων ταυτότητας, π.χ. αριθμός διαβατηρίου,</p> <p>Αριθμός ταυτότητας ή ναυτικού φυλλαδίου:</p> <p>Εάν ναι,</p> <p>Πότε εκδόθηκε:</p> <p>Που εκδόθηκε:</p> <p>Ημερομηνία λήξης:</p> <p>Εκδόθηκε από:</p> <p>Φωτογραφία του λαθρεπιβάτη:</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 10px auto; text-align: center; padding: 5px;"> <p>Φωτογραφία αν είναι διαθέσιμη</p> </div> <p>Γενική φυσική περιγραφή του λαθρεπιβάτη:</p> |
|--|--|

¹⁴ Συμπερίληψη λιμένα, αριθμού λιμενικής εγκατάστασης, προβλήτα και πληροφοριών τερματικού σταθμού

¹⁵ Εάν ο Λαθρεπιβάτης δηλώσει ότι είναι πρόσφυγας ή ότι αναζητά άσυλο, αυτή η πληροφορία πρέπει να είναι εμπιστευτική στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για την ασφάλεια του λαθρεπιβάτη.

| | |
|---------------|----------------|
| Γένος: | |
| Πρώτη Γλώσσα: | Άλλες γλώσσες: |
| Ομιλία: | Ομιλία: |
| Ανάγνωση: | Ανάγνωση: |
| Γραφή: | Γραφή: |

Άλλες Πληροφορίες:

- 1) Μέθοδος επιβίβασης, συμπεριλαμβανομένων και των λοιπών εμπλεκόμενων ατόμων (π.χ. πλήρωμα, λιμενεργάτες, κλπ), καθώς και αν ο λαθρεπιβάτης κρύφτηκε σε φορτίο /εμπορευματοκιβώτιο ή στο πλοίο:
- 2) Κατάλογος με τα υπάρχοντα του λαθρεπιβάτη:
- 3) Δήλωση του λαθρεπιβάτη:
- 4) Δήλωση του πλοιάρχου (συμπεριλαμβανομένων οποιονδήποτε παρατηρήσεων για την αξιοπιστία των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τον λαθρεπιβάτη).

Ημερομηνία (ες) εξέτασης (εων):

Υπογραφή λαθρεπιβάτη:

Ημερομηνία:

Υπογραφή πλοιάρχου:

Ημερομηνία:

Άρθρο 2
Επιφυλάξεις επί Κανόνων
και Συνιστώμενων Πρακτικών

Οι Κανόνες 2.6.1, 2.18, 2.19, 2.23, 3.10, 3.10.2, 3.45 και 5.19 και οι Συνιστώμενες Πρακτικές 3.15, 3.21 και 4.14.3 του Παραρτήματος της Διεθνούς Συμβάσεως για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης του 1965, δεν αποκτούν νομική ισχύ, λόγω υποβολής σχετικής επιφύλαξης της Ελλάδος στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) κατ'εφαρμογή του Ενωσιακού και Εθνικού νομοθετικού πλαισίου, αντίστοιχα.

Άρθρο 3
Μεταβατικές και Τελικές Διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος αυτής της κοινής υπουργικής απόφασης, καταργούνται η υπ' αρ. 1141.16/01/04/04/23-01-2004 κοινή υπουργική απόφαση «Αποδοχή τροποποιήσεων έτους 2002 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης "περί Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης, 1965"» (Β' 94) και η υπό στοιχεία 3131.Α.16/295/2012/12/14-12-2012 κοινή υπουργική απόφαση «Απο-

δοχή Τροποποιήσεων Ετών 2005 και 2009 του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης "Περί Διευκόλυνσης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης, 1965"» (Α' 243).

Άρθρο 4

Η εφαρμογή της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 23 Σεπτεμβρίου 2020

Οι Υπουργοί

| | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| Οικονομικών | Εξωτερικών |
| ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ | ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ |
| Προστασίας του Πολίτη | Υποδομών και Μεταφορών |
| ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ |
| Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής | |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ | |



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

Ιστότοπος: **www.et.gr**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

