

Warszawa, dnia 12 stycznia 2024 r.

Poz. 41

POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA

**do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego,
sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r.,**

przyjęte przez Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 13 maja 2022 r.

Przekład

**UCHWAŁA FAL.14(46)
(przyjęta w dniu 13 maja 2022 r.)**

**POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI O UŁATWIENIU
MIĘDZYNARODOWEGO OBROTU MORSKIEGO, 1965**

KOMITET UŁATWIEŃ,

PRZYPOMINAJĄC postanowienia artykułu VII ustęp 2 litera a) Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, 1965, w jej wersji poprawionej, zwanej dalej „Konwencją”, dotyczące procedur wprowadzania poprawek do jej załącznika,

PRZYPOMINAJĄC TAKŻE zadania powierzone przez Konwencję Komitetowi Ułatwień w celu rozważenia i przyjęcia poprawek do Konwencji,

WZIĄWSZY POD UWAGĘ, na swojej czterdziestej szóstej sesji, poprawki do załącznika do Konwencji, które zostały zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z zapisem artykułu VII ustęp 2 litera a) przedmiotowej Konwencji,

- 1 PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, poprawki do Konwencji, których tekst został zamieszczony w załączniku do niniejszej uchwały;
- 2 POSTANAWIA, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera b) Konwencji, że wymienione powyżej poprawki wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2024 r., chyba że przed dniem 1 października 2023 r. co najmniej jedna trzecia Umawiających się Rządów notyfikuje na piśmie Sekretarzowi Generalnemu, że nie akceptuje wymienionych poprawek;
- 3 PROSI Sekretarza Generalnego, zgodnie z artykułem VII ustęp 2 litera a) Konwencji, o przekazanie zmian zawartych w załączniku do niniejszej uchwały wszystkim Umawiającym się Rządów;
- 4 PROSI TAKŻE Sekretarza Generalnego o notyfikowanie Rządów Sygnatariuszom przyjęcia i wejścia w życie poprawek.

ZAŁĄCZNIK**POPRAWKI DO ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI O UŁATWIENIU
MIĘDZYNARODOWEGO OBROTU MORSKIEGO, 1965**

Cały tekst załącznika do Konwencji zastępuje się następującym tekstem:

„Rozdział 1 – Definicje i postanowienia ogólne**A. Definicje**

Dla celów niniejszego załącznika wymienionym niżej określeniom nadaje się następujące znaczenie:

Faktyczny czas wejścia (ATA). Data i czas pierwszego zatrzymania się statku, niezależnie od tego, czy ma to miejsce na kotwiczowisku, w doku czy w porcie.

Faktyczny czas wyjścia (ATD). Data i czas wyjścia statku z danego miejsca, niezależnie od tego, czy jest to kotwiczowisko, dok czy port.

Potencjalny pasażer bez biletu. Osoba, która jest ukryta na pokładzie statku lub w ładunku następnie załadowanym na ten statek, bez zgody armatora lub kapitana statku albo jakiegokolwiek innej odpowiedzialnej osoby, i która zostaje znaleziona na statku przed opuszczeniem przez niego portu.

Uwierzytelnić. Ustalić i zweryfikować deklarowaną tożsamość osoby udzielającej informacji, albo zweryfikować autentyczność przekazanych wiadomości.

Ładunek. Jakiegokolwiek towary, wyroby, produkty i wszelkiego rodzaju artykuły przewożone na statku, inne niż poczta, zasoby statku, części zamienne statku, wyposażenie statku, jednostki ładunkowe, które nie są przewożone na podstawie umowy przewozowej zawartej ze spedytorem, rzeczy załogi i bagaż towarzyszący pasażerom.

Jednostka ładunkowa (CTU). Kontener ładunkowy, nadwozie wymienne, pojazd, wagon kolejowy lub inna podobna jednostka.

Odprawa. Dopełnienie formalności celnych lub innych niezbędnych do:

- (a) uzyskania zgody na wwóz towarów, ich eksport lub poddanie dalszym procedurom celnym (tzw. odprawa celna);
- (b) uzyskania zgody na wjazd osoby na terytorium Państwa; lub
- (c) uzyskania zgody na wejście statku do portu lub wyjście statku z portu znajdującego się na terytorium Państwa.

Rzeczy załogi. Odzież, przedmioty codziennego użytku i jakiegokolwiek inne artykuły, włączając również pieniądze, należące do załogi i przewożone na statku.

Członek załogi. Każda osoba zatrudniona do pełnienia obowiązków na statku w czasie podróży w zakresie funkcjonowania lub obsługi statku i wpisana na listę załogi.

Statek wycieczkowy. Statek w podróży międzynarodowej przewożący pasażerów zakwaterowanych na pokładzie w celu odbycia zaplanowanych, tymczasowych wizyt

turystycznych do jednego lub wielu różnych portów, który normalnie podczas podróży:

- (a) nie zaokrętowuje ani nie wyokrętowuje żadnych innych pasażerów;
- (b) nie załadowuje ani nie wyładowuje żadnego ładunku.

Zgłoszenie. Informacja przekazywana drogą elektroniczną lub, w wyjątkowych okolicznościach, drogą inną niż elektroniczna, w celu spełnienia wymogu sprawozdawczości zgodnie z Normą 2.1.

Przewidywany czas wejścia (ETA). Spodziewana data i czas przybycia statku do określonej pozycji geograficznej, np. portu, kotwiczowiska lub obszaru wejścia pilota na pokład statku w pobliżu portu.

Przewidywany czas wyjścia (ETD). Spodziewana data i czas wyjścia statku z określonej pozycji geograficznej, np. portu lub kotwiczowiska w pobliżu portu.

Kontener ładunkowy. Urządzenie transportowe, o trwałym charakterze i dostatecznie wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użytku; specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia transportu towarów, jednym lub większą liczbą środków transportu, bez pośredniego przeładunku; tak zaprojektowany, aby można go było zamocować i/lub szybko przenosić i odpowiednio w tych celach wyposażony, a także zatwierdzony zgodnie z Międzynarodową konwencją o bezpiecznych kontenerach (CSC) z 1972 r., ze zmianami. Termin „kontener ładunkowy” nie obejmuje ani pojazdu, ani opakowania, ale obejmuje kontener towarowy przewożony na podwoziu.

Manifest. Zestawienie danych z konosamentów i z innych dokumentów przewozowych wystawionych w celu przewozu towarów na statku.

Kapitan. Osoba dowodząca statkiem.

Pasażer w tranzycie. Pasażer, który przybywa z obcego kraju na pokładzie statku w celu kontynuowania podróży do innego obcego kraju na pokładzie statku lub jakimkolwiek innym środkiem transportu.

Bagaż towarzyszący pasażerom. Mienie, włączając również pieniądze, przewożone dla pasażera na tym samym statku co pasażer, niezależnie od tego, czy jest ono w jego osobistym posiadaniu, czy nie, jeżeli nie jest przewożone na podstawie umowy przewozu towarów lub innej podobnej umowy.

Port. Każdy port, terminal/urządzenie, terminal na pełnym morzu, stocznia i stocznia remontowa lub reda, która jest normalnie wykorzystywana do załadunku, wyładunku, wchodzenia na pokład i schodzenia z pokładu, napraw i kotwiczenia statków, lub każde inne miejsce, gdzie statek może zawinąć.

Przesyłka pocztowa. Przesyłki listowe i paczki, zgodnie z opisem w obowiązujących aktach Światowego Związku Pocztowego, powierzone do przewozu statkiem przez wyznaczonego operatora z kraju pochodzenia z zamiarem doręczenia wyznaczonemu operatorowi w kraju przeznaczenia w portach zawinięcia statku.

Władze publiczne. Organy lub urzędnicy danego państwa odpowiedzialni za stosowanie i egzekwowanie ustaw i przepisów tego państwa, odnoszących się pod jakimkolwiek względem do norm i zaleconych praktyk zawartych w niniejszym załączniku.

Artykuł regulowany. Roślina, produkt zwierzęcy, spożywczy lub roślinny, miejsce przechowywania, opakowanie, środek przewozu, kontener, gleba i każdy inny organizm, przedmiot lub materiał zdolny do dawania schronienia lub rozprzestrzeniania szkodników lub

chorób, uznany za wymagający zastosowania środków sanitarnych lub fitosanitarnych, zwłaszcza tam, gdzie jest to związane z międzynarodowym transportem morskim.

Zwolnienie. Działanie podejmowane przez władze celne w celu udzielenia zgody na przekazanie towarów stanowiących przedmiot odprawy do dyspozycji zainteresowanych osób.

Środki ochrony. Środki opracowane i wdrożone, zgodnie z porozumieniami międzynarodowymi i regulacjami krajowymi, dla zwiększenia ochrony na pokładach statków i na obszarze portów oraz w obiektach portowych, a także towarów przemieszczanych w międzynarodowym łańcuchu dostaw, w celu wykrycia i zapobieżenia aktom bezprawnym.

Agent morski. Strona reprezentująca właściciela statku i/lub podmiot czarterujący statek (Zleceniodawcę) w porcie. W przypadku otrzymania takich instrukcji, agent jest odpowiedzialny wobec Zleceniodawcy za zorganizowanie, wspólnie z portem, nabrzeża, wszystkich odpowiednich usług portowych i agencyjnych, spełnienie wymagań kapitana i załogi, dokonanie odprawy statku u władz portowych i innych (w tym przygotowanie i złożenie odpowiedniej dokumentacji) wraz ze zwolnieniem lub odebraniem ładunku w imieniu Zleceniodawcy.

Armator. Właściciel statku lub inna organizacja lub osoba, na przykład zarządca lub czarterujący statek bez załogi, który przejął na siebie odpowiedzialność za eksploatację statku, a także każda osoba działająca w jego imieniu, z wyłączeniem agenta morskiego.

Dokumenty statku. Świadcstwa i inne dokumenty, w tym w postaci elektronicznej, które kapitan statku ma obowiązek przedstawić dla potwierdzenia, że statek spełnia wymagania przewidziane w regulacjach krajowych i międzynarodowych.

Wyposażenie statku. Artykuły inne niż części zapasowe statku, znajdujące się na statku i przeznaczone do wykorzystania na nim, które są przenośne, lecz nie mają charakteru konsumpcyjnego, włącznie z takimi przynależnościami statku, jak łódzie ratunkowe, urządzenia ratunkowe, meble, sprzęt statku i podobne przedmioty.

Części zapasowe statku. Artykuły służące do naprawy lub części zamienne przeznaczone do wmontowania na statku, na którym są przewożone.

Zasoby statku. Rzeczy do użycia na statku, włącznie z produktami konsumpcyjnymi, rzeczami przewożonymi do sprzedaży pasażerom i członkom załogi, paliwo i smary z wyłączeniem wyposażenia i części zapasowych statku.

Spedytor. Strona, która jest nazwana w konosamencie lub liście przewozowym jako nadawca i/lub która zawiera umowę przewozu (lub w imieniu której umowa przewozu została zawarta) z przewoźnikiem. Spedytora określa się również mianem wysyłającego.

Zezwolenie na zejście na ląd. Zezwolenie dla członka załogi na przebywanie na lądzie podczas postoju statku w porcie, w takich ewentualnych granicach geograficznych lub terminach, które mogą zostać ustalone przez władze publiczne.

Pojedyncze okno. Środowisko, które umożliwia składanie lub dostarczanie standardowych i zharmonizowanych informacji i zgłoszeń do pojedynczego punktu kontaktowego, zwykle drogą elektroniczną.

Pasażer bez biletu. Osoba, która jest ukryta na pokładzie statku lub ukryta w ładunku, następnie załadowanym na statek, bez zgody armatora lub kapitana statku albo jakiegokolwiek innej odpowiedzialnej osoby, i która zostaje znaleziona na pokładzie statku po opuszczeniu przez niego portu lub w ładunku, podczas jego wyładunku w porcie przybycia.

Odprawa czasowa. Procedura celna, zgodnie z którą pewne towary wprowadzone na obszar celny mogą być warunkowo, całkowicie albo częściowo zwolnione z opłat przywozowych lub podatkowych, lub z zakazów albo ograniczeń przywozowych o charakterze ekonomicznym; towary te muszą być przywożone w określonych celach i z przeznaczeniem do ponownego wywozu w określonym czasie oraz bez zmiany ich stanu, z wyłączeniem normalnej utraty wartości spowodowanej ich zużyciem.

Dokument przewozowy. Informacja poświadczająca umowę przewozu zawartą pomiędzy armatorem a spedytorem, taka jak morski list przewozowy, konosament lub dokument transportowy dla przewozów multimodalnych.

B. Postanowienia ogólne

W związku z postanowieniem ustępu 2 artykułu V konwencji, postanowienia niniejszego załącznika nie wykluczają stosowania przez władze publiczne takich właściwych środków, łącznie z żądaniem dalszych informacji, jakie mogą okazać się konieczne w przypadkach podejrzenia oszustwa lub rozwiązywania szczególnych problemów stanowiących poważne zagrożenie porządku publicznego (*ordre public*), bezpieczeństwa publicznego lub zdrowia publicznego, takich jak bezprawne akty przeciwko bezpieczeństwu obrotu morskiego czy nielegalny handel narkotykami i substancjami psychotropowymi, albo dla zapobiegania wprowadzeniu lub rozprzestrzenieniu się chorób i ich przenosicieli lub szkodników zagrażających ludziom, zwierzętom lub roślinom.

1.1 **Norma.** W odniesieniu do formalności, wymagań w zakresie dokumentów i procedur obowiązujących przy wejściu, postojach i wyjściu statków odbywających podróże międzynarodowe, władze publiczne wymagają jedynie minimum niezbędnych informacji.

1.1.1 *Przepis niestosowany.*

1.2 *Przepis niestosowany.*

1.3 **Zalecona praktyka.** Środki i procedury wprowadzone przez Umawiające się Rządy w celach bezpieczeństwa lub zapobiegania handlowi narkotykami powinny być skuteczne. Środki te i procedury (np. zarządzanie ryzykiem lub weryfikacja informacji) powinny być wdrożone w taki sposób, aby zminimalizować utrudnienia dla, i zapobiegać niepotrzebnym opóźnieniom statków, ładunków i osób lub mienia na statku.

C. Systemy elektronicznej wymiany informacji

1.3**bis** **Norma.** Władze publiczne ustanawiają, utrzymują i wykorzystują systemy elektronicznej wymiany informacji.

1.3**ter** **Norma.** Przy wprowadzaniu lub zmienianiu systemów elektronicznej wymiany informacji mających pomagać w procesach odprawy władze publiczne zapewniają armatorom i innym zainteresowanym stronom niezbędne informacje o wymaganiach systemowych oraz wyznaczają odpowiedni okres przejściowy zanim użycie tych systemów stanie się obowiązkowe. Okres przeznaczony na przejście na nowy system jest nie krótszy niż 12 miesięcy od momentu opublikowania wszystkich specyfikacji funkcjonalnych i technicznych.

Każdy nowy lub zmieniony system jest neutralny technologicznie i kompatybilny z innymi systemami.

1.3**quart** **Norma.** W okresie przejściowym, o którym mowa w Normie 1.3**ter**, władze publiczne zabezpieczają możliwość korzystania ze środków alternatywnych do udzielania informacji

wymaganych w procesach odprawy.

Przy wprowadzaniu nowych formatów wiadomości elektronicznych, władze publiczne nadal umożliwiają wykorzystywanie dotychczasowych formatów wiadomości elektronicznych przez okres, który jest ustalany w drodze konsultacji z zainteresowanymi stronami.

1.3quin Norma. Władze publiczne wprowadzają rozwiązania umożliwiające dostarczanie wszystkich informacji wymaganych zgodnie z Normą 2.1 do „pojedynczego okna” drogą elektroniczną.

Należy również zwrócić uwagę na to, aby takie pojedyncze okno służyło jako mechanizm, przez który władze publiczne komunikują decyzje oraz inne informacje objęte niniejszą Konwencją i innymi postanowieniami w stosownych przypadkach.

1.3 sext Norma. Władze publiczne łączą lub koordynują elektroniczną transmisję danych wymaganych przy wejściu, postoju i wyjściu statków tak, aby zapewnić, że informacje są składane lub dostarczane tylko raz i podlegają ponownemu wykorzystaniu w najszerszym możliwym zakresie.

1.4 *Przepis niestosowany.*

1.5 *Przepis niestosowany.*

1.6 *Przepis niestosowany.*

1.6bis Norma. Aby elektroniczna wymiana informacji ułatwiała procesy odprawy, informacje wymagane przez władze publiczne przy wejściu, postoju i wyjściu statku, osób i ładunku muszą być składane zgodnie z międzynarodowo uzgodnionymi standardami, w tym standardami ONZ dotyczącymi elektronicznej wymiany danych w administracji, handlu i transporcie (UN/EDIFACT), modelem danych Światowej Organizacji Celnej (WCO) lub normami Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO), z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

1.6 *ter Przepis niestosowany*

1.7 Zalecona praktyka. Przy planowaniu, stosowaniu lub modyfikowaniu systemów elektronicznej wymiany informacji dla procesów odprawy władze publiczne powinny:

- (a) od początku stworzyć wszystkim zainteresowanym stronom możliwość uczestniczenia w konsultacjach;
- (b) ocenić obecne procedury i usunąć te, które są zbędne;
- (c) określić procedury, które mają zostać poddane cyfryzacji;
- (d) dostosować te systemy do celów zastosowania multimodalnego;
- (e) przedsięwziąć odpowiednie kroki w celu ograniczenia do minimum kosztu wdrożenia tych systemów dla wszystkich zainteresowanych stron; oraz
- (f) podjąć starania dla zapewnienia kompatybilności i interoperacyjności z innymi stosownymi systemami informacyjnymi.

1.7.1 Zalecona praktyka. Umawiające się Rządy, mając na celu ulepszenie wymiany informacji dotyczących wejścia, postoju i wyjścia statków, osób i ładunków oraz zapewnienie

interoperacyjności systemów tworzonych przez władze publiczne z systemami innych zainteresowanych stron, powinny zachęcać władze publiczne i inne zainteresowane strony do współpracy lub bezpośredniego udziału w rozwoju systemów elektronicznych, stosując przyjęte normy międzynarodowe.

1.8 **Norma.** Akceptowana jest transmisja wymaganych informacji drogą elektroniczną z dowolnego miejsca, o ile podmiot dostarczający te informacje został certyfikowany i uwierzytelniony zgodnie z obowiązującymi wymaganiami. Nie można wymagać wykorzystania dostawcy usług z jurysdykcji, do której dane informacje są dostarczane.

1.8.1 **Zalecona praktyka.** Informacje dotyczące wymagań w zakresie certyfikacji i uwierzytelniania powinny być udostępniane publicznie i drogą elektroniczną.

1.8.2 **Norma.** Władze publiczne uznają zgłoszenia, o których mowa w Normie 2.1, jeżeli są one uwierzytelniane w sposób uznany przez zainteresowane władze publiczne.

D. Nielegalna działalność

1.9 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny starać się zawierać porozumienia o współpracy z armatorami i innymi zainteresowanymi stronami w celu zwiększenia swoich zdolności zwalczania nielegalnej działalności, w tym m.in. przemytu narkotyków i nielegalnego handlu dziką fauną i florą, przy jednoczesnym zwiększeniu ułatwień. Takie porozumienia mogłyby opierać się na porozumieniach Światowej Organizacji Celnej, Konwencji o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES) oraz powiązanymi wytycznymi.

E. Korupcja na morzu

1.9 *bis* **Norma.** Umawiające się Rządy zachęcają władze publiczne do oceny ryzyka korupcji w portach na styku statek-ład i zapobiegania mu przez opracowanie i wdrożenie środków zapobiegawczych wzmacniających integralność, przejrzystość i rozliczalność. Władze publiczne koordynują także, w drodze współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, działania zmierzające do wykrywania, ścigania i karania korupcji związanej z zawijaniem statków do portu.

1.10 **Norma.** W przypadku, gdy w ramach porozumień o współpracy, władze publiczne, armatorzy i inne zainteresowane strony uzyskują dostęp do wrażliwych informacji handlowych i innych wrażliwych informacji, informacje te są traktowane z zachowaniem poufności.

F. Techniki kontroli

1.11 **Norma.** Władze publiczne stosują zarządzanie ryzykiem dla wzmocnienia swoich procedur kontroli granic w odniesieniu do:

- zwolnień i odpraw ładunków;
- wymagań w zakresie ochrony; oraz
- zdolności wykrywania przemytu.

Rozdział 2 – Wejście, postój i wyjście statku

Niniejszy rozdział zawiera postanowienia dotyczące formalności, których wypełnienie jest wymagane od armatorów przez władze publiczne przy wejściu, postoju i wyjściu statku. W celu spełnienia potrzeb informacyjnych i wymagań regulacyjnych władz publicznych, informacje,

które mają być udzielane przez armatora, są, dla zachowania przejrzystości, umieszczane w zgłoszeniach przedstawionych w niniejszym rozdziale. Informacje skonstruowane na potrzeby transmisji drogą elektroniczną niekoniecznie muszą być skorelowane z tymi zgłoszeniami. Zastosowanie mają w szczególności zasady jednorazowej transmisji i maksymalnego ponownego wykorzystywania. Ponadto, wspomniane zgłoszenia nie mają wpływu na sposób udostępniania informacji zainteresowanym władzom publicznym. Niniejszego rozdziału nie należy czytać w sposób, który wyklucza wymaganie przez władze publiczne okazania certyfikatów kontrolnych i innych dokumentów albo informacji zawartych w ich elektronicznych wersjach, które muszą znajdować się na pokładzie statku i które dotyczą jego rejestracji, wymiarów, bezpieczeństwa, obsady i innych powiązanych kwestii.

A. Postanowienia ogólne

2.1 **Norma.** Przy wejściu lub wyjściu statków, do których ma zastosowanie Konwencja, władze publiczne nie wymagają żadnych zgłoszeń poza zgłoszeniami opisanymi w niniejszym rozdziale. Zgłoszenia te mogą być przekazywane oddzielnie lub łącznie w formacie elektronicznym zgodnie z wytycznymi w zakresie formułowania komunikatów i wymaganiami systemu elektronicznej wymiany informacji.

Zgłoszeniami składanymi przy wejściu i wyjściu statku są:

- a) Zgłoszenie ogólne
- b) Zgłoszenie ładunku
- c) Zgłoszenie zasobów statku
- d) Zgłoszenie rzeczy załogi
- e) Lista załogi
- f) Lista pasażerów
- g) Manifest ładunków niebezpiecznych
- h) Specjalne zgłoszenie przesyłek pocztowych w rozumieniu obowiązujących Aktów Światowej Konwencji Pocztowej
- i) Morska deklaracja o stanie zdrowia określona w Międzynarodowych Przepisach Zdrowotnych
- j) Świadczenie kontroli statku i zwolnienia z zabiegów sanitarnych lub świadectwo kontroli statku i zastosowanych zabiegów sanitarnych określone w Międzynarodowych Przepisach Zdrowotnych
- k) Informacje o ochronie wymagane na mocy przepisu XI-2/9.2.2 Konwencji SOLAS
- l) Elektroniczne informacje o ładunku przekazywane z wyprzedzeniem na potrzeby oceny ryzyka, określone w Ramowych Standardach Bezpieczeństwa WCO
- m) Formularz wcześniejszego powiadomienia o dostarczeniu odpadów do portowych urzędzeń odbiorczych.

2.1 *bis* **Norma.** W odniesieniu do zgłoszeń wymienionych w lit. (a) do (g) Normy 2.1, władze publiczne nie wymagają więcej informacji niż podano w dodatku 1.

2.1.1 **Norma.** Umawiające się Rządy nie wymagają konsularnych formalności, należności ani opłat związanych z informacjami wymaganymi do odprawy statków, w tym związanych z udostępnianiem informacji drogą elektroniczną.

2.1.2 **Norma.** Władze publiczne rozwijają procedury udzielania informacji przed wejściem i wyjściem statku w celu ułatwienia przetwarzania tych informacji na potrzeby przyspieszenia zwolnień/odpraw ładunku i osób.

2.1.3 **Zalecona praktyka.** Ustawodawstwo krajowe powinno określać warunki dla udzielania informacji przed wejściem i wyjściem statku. W odniesieniu do czasu przesłania informacji przed wejściem statku, ustawodawstwo krajowe zasadniczo nie powinno ustalać terminu ich wysłania na czas przed momentem opuszczenia przez statek państwa wyjścia. Ustawodawstwo krajowe może jednakże w razie potrzeby określić wyjątki od wspomnianej podstawowej reguły, np. w odniesieniu do krótkotrwałych podróży.

2.1.3 *bis* **Zalecona praktyka.** Dla udzielania z wyprzedzeniem elektronicznych informacji na temat ładunków na potrzeby oceny ryzyka celnego władze publiczne powinny uwzględniać terminy określone w Ramowych Standardach Bezpieczeństwa WCO.

2.1.4 *Przepis niestosowany.*

2.1.5 **Norma.** Władze publiczne ponownie wykorzystują informacje udzielone przed wejściem i wyjściem statku w przypadkach, gdy są one wymagane w kolejnych procedurach.

B. Treść i przeznaczenie zgłoszeń

2.2 **Norma.** Zgłoszenie ogólne stanowi standardowe zgłoszenie składane przy wejściu i wyjściu statku zawierające informacje wymagane przez władze publiczne w odniesieniu do statku.

2.2.1 *Przepis niestosowany.*

2.2.2 *Przepis niestosowany.*

2.2.3 *Przepis niestosowany.*

2.3 **Norma.** Bez uszczerbku dla Normy 2.3.4, Zalecanej praktyki 2.3.4.1 i wymagań wcześniejszego przekazywania drogą elektroniczną informacji na temat ładunków dla celów oceny ryzyka celnego, zgłoszenie ładunku stanowi standardowe zgłoszenie składane przy wejściu i wyjściu statku zawierające informacje wymagane przez władze publiczne w odniesieniu do ładunku.

2.3.1 *Przepis niestosowany.*

2.3.2 **Norma.** W odniesieniu do ładunku pozostającego na statku, władze publiczne wymagają przedstawienia zwięzłych szczegółów minimum najważniejszych elementów informacji.

2.3.3 *Przepis niestosowany.*

2.3.4 **Norma.** Zamiast zgłoszenia ładunku władze publiczne uznają manifest ładunkowy statku, o ile jest on udzielany w postaci elektronicznej i zawiera co najmniej te informacje, które są wymagane przez władze publiczne zgodnie z treścią dodatku 1 i Normy 2.3.3 oraz został uwierzytelniony zgodnie z Normą 1.8.2.

2.3.4.1 **Zalecona praktyka.** Zamiast stosowania Normy 2.3.4, władze publiczne mogą uznać dokument przewozowy pod warunkiem, że zawiera on co najmniej te informacje, które są wymagane zgodnie z Zaleconą praktyką 2.3.1 i Normą 2.3.2. Taki dokument powinien zostać uwierzytelniony zgodnie z Normą 1.8.2.

2.3.5 **Norma.** W odniesieniu do ładunku, który był przedmiotem zgłoszenia przy wejściu statku do danego portu i który pozostał na tym statku przy wyjściu z tego portu, nie jest wymagane nowe zgłoszenie ładunku.

2.4 **Norma.** Zgłoszenie zasobów statku stanowi standardowe zgłoszenie składane przy wejściu i wyjściu statku zawierające informacje wymagane przez władze publiczne w odniesieniu do zasobów statku.

2.4.1 **Zalecona praktyka.** W odniesieniu do zasobów statku, które nie były przedmiotem zgłoszenia przy wejściu statku do danego portu ani w odniesieniu do zasobów załadowanych w tym porcie i objętych innym dokumentem celnym przedstawionym przy tej okazji w tym porcie, przy wyjściu statku z tego portu nie jest wymagane oddzielne zgłoszenie zasobów statku.

2.5 **Norma.** Zgłoszenie rzeczy załogi stanowi standardowe zgłoszenie zawierające informacje wymagane przez władze publiczne przy wejściu statku w odniesieniu do rzeczy załogi. Nie jest ono wymagane przy wyjściu.

2.5.1 **Norma.** Władze publiczne uznają zgłoszenie rzeczy załogi, o ile jest ono uwierzytelnione w sposób uznany za właściwy przez zainteresowane władze publiczne. Dla celów weryfikacji na pokładzie władze publiczne mogą wymagać, aby każdy członek załogi zweryfikował, w sposób uznany przez nie za właściwy; zgłoszenie dotyczące rzeczy osobistych.

2.5.2 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zwyczajowo wymagać szczegółowych danych tylko tych rzeczy załogi, które nie podlegałyby zwolnieniu z cła i podatków albo które podlegają zakazom lub ograniczeniom.

2.6 **Norma.** Lista załogi stanowi standardowe zgłoszenie zawierające informacje wymagane przez władze publiczne w odniesieniu do liczebności i składu załogi przy wejściu i wyjściu statku.

2.6.1 **Norma.** W przypadku gdy władze publiczne wymagają podania informacji o załodze statku przy jego wyjściu z portu, lista załogi zgłoszona przy wejściu statku do tego portu jest uznawana przy jego wyjściu, pod warunkiem że jest uwierzytelniona zgodnie z Normą 1.8.2 i uwidoczniono w niej wszelkie zmiany w liczebności lub składzie załogi na moment wyjścia statku z portu albo wskazano, iż podczas postoju statku w porcie żadne takie zmiany nie miały miejsca.

2.6.2 *Przepis niestosowany.*

2.6.3 *Przepis niestosowany.*

2.6.4 *Przepis niestosowany.*

2.7 **Norma.** Lista pasażerów stanowi standardowe zgłoszenie wymagane przez władze publiczne przy wyjściu i wejściu statku, zawierające informacje odnoszące się do pasażerów.

2.7.1 *Przepis niestosowany.*

2.7.2 **Zalecona praktyka.** W odniesieniu do pasażerów, których nazwiska figurują na listach pasażerów władze publiczne nie powinny wymagać kart zaokrętowania ani wyokrętowania. Jednakże w przypadku gdy władze publiczne stoją przed szczególnymi problemami stanowiącymi poważne zagrożenie dla zdrowia publicznego, osoba w podróży międzynarodowej może po przybyciu podlegać wymogowi podania na piśmie adresu docelowego.

2.7.3 *Przepis niestosowany.*

2.7.4 *Przepis niestosowany.*

2.7.5 *Przepis niestosowany.*

2.8 **Norma.** Manifest ładunków niebezpiecznych stanowi podstawowe zgłoszenie, które dostarcza władzom publicznym informacji o ładunkach niebezpiecznych.

2.8.1 *Przepis niestosowany.*

2.9 **Norma.** Władze publiczne nie wymagają przy wejściu i wyjściu statku żadnego zgłoszenia dotyczącego przesyłek pocztowych poza tym, które jest przewidziane w aktualnie obowiązujących Aktach Światowej Konwencji Pocztowej, o ile zostało ono przedstawione. W przypadku braku tego zgłoszenia przedmioty przesyłane pocztą (ich liczba i waga) muszą być wykazane w zgłoszeniu ładunku.

2.10 **Norma.** Morska deklaracja o stanie zdrowia stanowi standardowe zgłoszenie zawierające informacje wymagane przez władze publiczne w odniesieniu do stanu zdrowia na pokładzie statku podczas podróży oraz po przybyciu do portu.

Morska deklaracja o stanie zdrowia jest zgodna z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi. Dodatkowo, zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi, dla oceny ryzyka wystąpienia choroby na pokładzie statku władzom publicznym przedstawiane jest ważne świadectwo kontroli statku i zwolnienia z zabiegów sanitarnych lub świadectwo kontroli statku i zastosowanych zabiegów sanitarnych albo dokument przedłużający ważność tego świadectwa.

2.10.1 **Norma.** Zgłoszenie informacji związanych z ochroną stanowi standardowe zgłoszenie, które dostarcza władzom publicznym informacji dotyczących stanu ochrony statku.

2.10.2 **Norma.** Formularz wcześniejszego powiadomienia o dostarczeniu odpadów do portowych urządzeń odbiorczych stanowi standardowe zgłoszenie, które dostarcza władzom publicznym informacji o potrzebach statku w zakresie odbioru odpadów.

C. Stosowanie alternatywnych środków zgłaszania w wyjątkowych okolicznościach, kiedy elektroniczne środki zgłaszania są niedostępne

2.11 **Norma.** W wyjątkowych okolicznościach, w których elektroniczne środki przekazu są niedostępne, władze publiczne dysponują łatwo dostępnymi, alternatywnymi środkami zgłaszania wejścia i wyjścia statku. Władze publiczne podają do publicznej wiadomości, w stopniu, w jakim jest to możliwe, informacje o wszelkich dostępnych, alternatywnych środkach zgłaszania.

2.12 *Przepis niestosowany.*

2.12.1 *Przepis niestosowany.*

2.12.2 *Przepis niestosowany.*

2.12.3 *Przepis niestosowany.*

2.13 **Zalecona praktyka.** Papierowa lista sporządzona przez armatora na jego własny użytek powinna zostać uznana w miejsce papierowej listy pasażerów, z zastrzeżeniem, że zawiera ona co najmniej informacje wymagane zgodnie z treścią dodatku 1.

Władze publiczne powinny również uznawać w miejsce papierowego zgłoszenia ładunku papierowe egzemplarze manifestu ładunkowego statku lub dokumentów przewozowych z zastrzeżeniem, że zawierają one co najmniej informacje wymagane zgodnie z treścią dodatku 1.

2.13.1 **Norma.** Jeżeli w wyjątkowych okolicznościach władze publiczne uznają, że jedynym dostępnym sposobem przekazywania zgłoszeń przewidzianych w niniejszym załączniku jest forma papierowa, uznają one dokumenty przekazane za pomocą dowolnego czytelnego i zrozumiałego środka, łącznie z formularzami wypełnionymi atramentem lub ołówkiem kopiowym albo wytworzone przy użyciu technologii informatycznej.

D. Następujące po sobie zawinięcia do dwóch lub więcej portów w tym samym państwie

2.14 **Norma.** Biorąc pod uwagę procedury przeprowadzane przy wejściu statku do pierwszego portu zawinięcia na terytorium danego państwa, armatorzy są zobowiązani zgłosić wymagane informacje władzom publicznym tego państwa tylko raz. Formalności i dokumenty wymagane przez władze publiczne w każdym następnym porcie w tym kraju, do którego statek zawinie bez zawijania po drodze do portu w innym kraju, są ograniczane do minimum.

E. Wypełnianie zgłoszeń

2.15 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny, o ile to możliwe, uznawać zgłoszenia przewidziane w niniejszym załączniku, z wyłączeniem Normy 3.7, niezależnie od języka, w którym udostępniane są wymagane informacje, z zastrzeżeniem, że mogą zażądać ich pisemnego lub ustnego tłumaczenia na jeden z języków urzędowych Organizacji, jeżeli uznają to za konieczne.

2.16 *Przepis niestosowany.*

2.16.1 **Norma.** Władze publiczne uznają podpis, jeżeli takowy jest wymagany, złożony przy użyciu dowolnego środka elektronicznego zgodnego z prawem krajowym.

2.17 **Norma.** Władze publiczne kraju dowolnego zamierzonego portu przybycia, wyładunku lub tranzytu nie wymagają legalizacji, weryfikacji, uwierzytelnienia lub uprzedniego rozpatrzenia żadnego zgłoszenia dotyczącego statku, jego ładunku, zasobów, pasażerów ani załogi, o którym mowa w niniejszym rozdziale, przez swoich przedstawicieli znajdujących się za granicą. Postanowienie to nie oznacza wykluczenia wymogu okazania paszportu lub innego dokumentu tożsamości pasażera lub członka załogi w celach wizowych lub podobnych.

F. Błędy i poprawki w zgłoszeniach oraz kary za nie

2.18 **Norma.** Władze publiczne bez opóźniania statku umożliwiają skorygowanie błędów w zgłoszeniu przewidzianym w niniejszym załączniku, które w ich opinii zostały popełnione przez nieuwagę, nie są poważne, nie są skutkiem powtarzających się zaniedbań i zostały popełnione bez chęci złamania przepisów prawa lub regulacji, pod warunkiem, że błędy te

zostaną wykryte przed pełnym sprawdzeniem zgłoszenia, a poprawki można wprowadzić niezwłocznie.

2.19 **Norma.** W razie wykrycia pomyłek w przekazanych informacjach, które zostały uwierzytelnione przez armatora lub kapitana albo w ich imieniu, nie będą nakładane kary, dopóki władze publiczne nie stworzą możliwości udowodnienia, że pomyłki zostały popełnione przez nieuwagę, nie są poważne, nie są skutkiem powtarzających się zaniedbań i że zostały popełnione bez chęci złamania przepisów prawa lub regulacji państwa portu.

2.19 *bis* **Norma.** Władze publiczne pozwalają na wprowadzanie poprawek do już podanych informacji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami.

G. Specjalne ułatwienia dla statków zawijających do portów w celu wysadzenia na ląd chorych lub rannych członków załogi, pasażerów, osób uratowanych na morzu lub innych osób wymagających natychmiastowej pomocy medycznej

2.20 **Norma.** Władze publiczne dążą do współpracy z armatorami, aby w sytuacji gdy statek zamierza zawinąć do portu jedynie w celu wysadzenia na ląd chorych lub rannych członków załogi, pasażerów, osób uratowanych na morzu lub innych osób wymagających natychmiastowej pomocy medycznej, kapitan uprzedzał władze publiczne o swoim zamiarze z jak największym wyprzedzeniem, udzielając przy tym możliwie najpełniejszych informacji o chorobie lub obrażeniach oraz tożsamości tych osób.

2.21 **Norma.** Przed przybyciem statku władze publiczne informują kapitana, najszybszymi możliwymi kanałami, o dokumentach i procedurach niezbędnych do szybkiego wysadzenia chorych lub rannych na ląd i bezzwłocznego odprawienia statku.

2.22 **Norma.** Statkom zawijającym do portów w takim celu i zamierzającym port niezwłocznie opuścić władze publiczne powinny dać pierwszeństwo cumowania, jeżeli stan chorego lub stan morza nie pozwalają na bezpieczne opuszczenie statku na redzie lub u wejścia do portu.

2.23 **Norma.** W odniesieniu do statków, które zawijają do portów w takim celu i zamierzają port niezwłocznie opuścić, władze publiczne nie wymagają zgłoszeń wymienionych w Normie 2.1, z wyłączeniem morskiej deklaracji o stanie zdrowia i, jeżeli to niezbędne, zgłoszenia ogólnego. W takich sytuacjach władze publiczne odstępują od terminów i wszelkich stosownych kar dotyczących składania tych zgłoszeń.

2.24 **Norma.** W odniesieniu do statków, które zawijają do portów w takim celu i zamierzają port niezwłocznie opuścić, jeżeli władze publiczne wymagają przedstawienia zgłoszenia ogólnego, dokument ten nie powinien zawierać informacji innych niż wskazane w dodatku 1, a jeżeli jest to możliwe, powinien zawierać ich mniej.

2.25 **Norma.** Jeżeli władze publiczne stosują środki kontroli związane z przybyciem statku przed opuszczeniem go przez osoby chore lub ranne, natychmiastowa pomoc medyczna i środki mające na celu ochronę zdrowia publicznego mają pierwszeństwo przed tymi środkami kontroli.

2.25 *bis* **Norma.** Na mocy Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych, władze publiczne informują armatora z jak największym możliwym wyprzedzeniem o zamiarze zastosowania względem statku środków kontroli zdrowia publicznego oraz udzielają, jeżeli to możliwe, pisemnej informacji o zastosowanych metodach.

2.26 **Norma.** W przypadku, gdy wymagane są gwarancje lub zobowiązania związane z kosztami leczenia albo ewentualnego wydalenia lub repatriacji osób, których to dotyczy,

natychmiastowa pomoc medyczna nie może być wstrzymana ani opóźniona z powodu oczekiwania na te gwarancje lub zobowiązania.

2.27 *Przepis niestosowany.*

Rozdział 3 – Wjazd i wyjazd osób

Niniejszy rozdział zawiera postanowienia dotyczące formalności wymaganych przez władze publiczne od załóg i pasażerów przy wejściu i wyjściu statku.

A. Wymagania i procedury dotyczące wjazdu i wyjazdu

3.1 **Norma.** Ważny paszport stanowi podstawowy dokument identyfikacyjny dostarczający władzom publicznym informacji dotyczących danego pasażera przy wejściu i wyjściu statku.

3.1.1 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy powinny, w stopniu w jakim jest to możliwe i na podstawie zawieranych umów dwustronnych i wielostronnych, uznawać urzędowe dokumenty tożsamości w miejsce paszportów.

3.2 **Norma.** Władze publiczne dokonują uzgodnień, na mocy których paszporty pasażerów lub urzędowe dokumenty tożsamości uznawane w ich miejsce są kontrolowane przez władze imigracyjne tylko jeden raz przy wjeździe i jeden raz przy wyjeździe. Dodatkowo, okazanie paszportów lub uznawanych w ich miejsce urzędowych dokumentów tożsamości może być także wymagane dla przeprowadzenia weryfikacji lub identyfikacji podczas odpraw celnych i innych formalności przy wjeździe lub wyjeździe.

3.3 **Norma.** Po osobistym okazaniu paszportów lub uznawanych zamiast nich urzędowych dokumentów tożsamości władze publiczne niezwłocznie po ich sprawdzeniu zwracają te dokumenty i nie przetrzymują ich dla potrzeb dodatkowej kontroli, chyba że pojawi się jakakolwiek przeszkoda uniemożliwiająca wypuszczenie pasażera na terytorium kraju.

3.3.1 **Norma.** Każdy Umawiający się Rząd zapewnia, by władze publiczne zatrzymywały oszukańcze, sfałszowane lub podrobione dokumenty podróży osób uznanych za niepożądane. Dokumenty takie są wycofywane z obiegu i w miarę możliwości zwracane odpowiednim władzom. W miejsce zatrzymanego dokumentu państwo wydające wydaje pismo wyjaśniające, do którego załączana jest fotokopia podrobionych dokumentów podróży, o ile jest dostępna, a także wszelkie inne ważne informacje. Pismo wyjaśniające wraz z załącznikiem jest wręczane podmiotowi odpowiedzialnemu za dokonanie wydalenia osoby uznanej za niepożądaną. Będzie ono służyć za źródło informacji dla władz w punktach tranzytu i/lub w pierwotnym punkcie zaokrętowania.

3.3.2 **Norma.** Umawiające się Rządy akceptują do dalszej weryfikacji osobę zawróconą z miejsca zejścia na ląd po tym, jak została uznana za osobę niepożądaną, jeżeli osoba ta zaokrętowała się na ich terytorium. Umawiające się Rządy nie odsyłają takiej osoby do kraju, w którym uprzednio została ona uznana za niepożądaną.

3.3.3 **Norma.** Do momentu poddania weryfikacji w celu wydania decyzji o wypuszczeniu pasażerów i załogi na terytorium państwa, za ich ochronę i opiekę nad nimi odpowiedzialność ponosi armator.

3.3.4 **Zalecona praktyka.** Od momentu przyjęcia pasażerów i załogi do warunkowej bądź bezwarunkowej weryfikacji i jeżeli osoby, których to dotyczy, pozostają pod kontrolą fizyczną władz publicznych, władze publiczne powinny być odpowiedzialne za ich ochronę i opiekę do chwili, gdy osoby te zostaną wypuszczone lub uznane za niepożądane.

3.3.5 **Norma.** Spoczywający na armatorze obowiązek przetransportowania danej osoby poza terytorium państwa ustaje z chwilą, kiedy ta osoba zostaje ostatecznie wpuszczona do tego państwa.

3.3.6 **Norma.** Jeżeli osoba zostaje uznana za niepożądaną, władze publiczne, bez zbędnej zwłoki, informują armatora i konsultują się z nim w sprawie uzgodnień dotyczących jej wydalenia. Armator jest odpowiedzialny za koszty pobytu i wydalenia osoby uznanej za niepożądaną, a w przypadku gdy osoba ta zostaje ponownie przekazana pod opiekę armatora, armator ponosi odpowiedzialność za spowodowanie jej szybkiego wydalenia:

- do kraju zaokrętowania lub
- w każde inne miejsce, gdzie osoba ta może zostać wpuszczona.

3.3.7 **Norma.** W miarę możliwości, Umawiające się Rządy i armatorzy współpracują ze sobą w celu ustalania ważności i autentyczności paszportów i wiz.

3.4 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne nie powinny wymagać od pasażerów wchodzących na pokład statku lub schodzących na ląd ani od armatorów w ich imieniu żadnych pisemnych informacji uzupełniających lub powtarzających informacje już podane w ich paszportach lub dokumentach tożsamości, z wyłączeniem informacji niezbędnych do wypełnienia jakiegokolwiek zgłoszenia przewidzianego w niniejszym załączniku.

3.5 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne, które wymagają od pasażerów wchodzących na pokład statku lub schodzących na ląd pisemnych informacji uzupełniających, innych niż niezbędne do wypełnienia jakiegokolwiek zgłoszenia przewidzianego w niniejszym załączniku, powinny ograniczyć wymagania w zakresie dalszej identyfikacji pasażerów do pozycji podanych w Zalecanej praktyce 3.6 (karta zaokrętowania/wyokrętowania). Władze publiczne powinny uznawać kartę zaokrętowania/wyokrętowania wypełnioną przez pasażera i nie powinny wymagać jej wypełnienia ani sprawdzenia przez armatora. Na karcie powinno być akceptowane czytelne pismo odręczne, z wyłączeniem miejsc, które formularz nakazuje wypełnić drukowanymi literami. Od jednego pasażera powinno się wymagać tylko jednego egzemplarza karty zaokrętowania/wyokrętowania, ewentualnie z jedną lub wieloma jednocześnie wykonanymi kopiami.

3.6 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne nie powinny wymagać, aby karta zaokrętowania/wyokrętowania zawierała inne informacje niż podane poniżej:

- nazwisko
- imiona
- narodowość
- numer i data ważności paszportu lub innego urzędowego dokumentu tożsamości
- data urodzenia
- miejsce urodzenia
- zawód
- port zaokrętowania/wyokrętowania
- płeć
- adres przeznaczenia

- podpis

3.7 **Norma.** Podróżny posiadający Międzynarodową Książeczkę Szczepień zgodną z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi, która zawiera świadectwo zaszczepienia przeciwko żółtej gorączce, nie jest traktowany jako podejrzany, nawet jeżeli przybywa z obszaru, na którym według ustaleń Światowej Organizacji Zdrowia występuje ryzyko przeniesienia żółtej gorączki.

Lista krajów i terytoriów, które wymagają świadectwa szczepienia przeciwko żółtej gorączce oraz krajów zagrożonych żółtą gorączką jest dostępna na publicznej stronie internetowej WHO.

3.8 **Zalecona praktyka.** Badanie lekarskie osób znajdujących się na pokładzie lub osób schodzących na ląd powinno być zwyczajowo ograniczone do tych osób, co do których istnieją dowody bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia publicznego. Badania takie należy wykonywać zgodnie z przepisami krajowymi i stosownymi artykułami Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych.

3.9 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zwyczajowo przeprowadzać kontrole bagażu towarzyszącego pasażerom wjeżdżającym w sposób losowy lub selektywny. O ile to możliwe, należy rezygnować z pisemnych zgłoszeń w odniesieniu do bagażu towarzyszącego pasażerom.

3.9.1 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny, wszędzie gdzie jest to możliwe, znieść kontrolę bagażu towarzyszącego wyjeżdżającym pasażerom, ze zwróceniem należytej uwagi na możliwą konieczność zastosowania odpowiednich środków ochrony, najlepiej w sposób zautomatyzowany w celu ułatwienia przeglądu.

3.9.2 **Zalecona praktyka.** W przypadku gdy nie jest możliwe całkowite zniesienie kontroli bagażu towarzyszącego pasażerom wyjeżdżającym, kontrole takie powinny być zwyczajowo przeprowadzane w sposób losowy lub selektywny.

3.10 **Zalecona praktyka.** Wśród urzędowych dokumentów tożsamości, które Umawiający się Rząd zgodził się uznawać w miejsce paszportu, zgodnie z Zaleconą praktyką 3.1.1, jako podstawowy dokument dostarczający władzom publicznym informacji dotyczących danego członka załogi przy wejściu statku do portu lub wyjściu statku z portu, powinien być dokument tożsamości wydany zgodnie z stosownymi konwencjami MOP albo inny ważny i należyście uznawany dokument tożsamości marynarza.

3.10.1 **Norma.** Władze publiczne nie powinny wymagać, aby dokument tożsamości marynarza zawierał informacje inne niż podane poniżej:

- nazwisko
- imiona
- płeć
- data i miejsce urodzenia
- narodowość
- cechy fizyczne

- fotografia (uwierzytelniona)
- podpis
- data upływu ważności (jeżeli jest)
- władza publiczna, która wydała dokument

3.10.2 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy zachęca się do zawierania umów w sprawie uznawania od marynarzy, w miejsce paszportu, ważnego dokumentu tożsamości marynarza, jeżeli dokument ten gwarantuje ponowne wpuszczenie jego posiadacza do kraju, który dokument ten wydał. Umowy takie mogą przewidywać uznawanie ważnego dowodu tożsamości marynarza przez władze publiczne w przypadkach, kiedy marynarz musi wjechać do danego kraju lub go opuścić jako pasażer dowolnym środkiem w celu:

- (a) zaokrętowania się na pokładzie swojego statku lub przejścia na inny statek; oraz
- (b) przejścia tranzytem na swój statek w innym kraju lub repatriacji, albo w każdym innym celu, zatwierdzonym przez władze zainteresowanego kraju.

3.10.3 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne Umawiającego się Rządu, które uznają dokument tożsamości marynarza jako alternatywę dla paszportu, zwyczajowo nie powinny wymagać od członków załogi okazania dokumentów tożsamości lub informacji uzupełniających dokument tożsamości marynarza innych niż podane na liście załogi.

B. Środki ułatwiające odprawę, pasażerów, załogi i bagażu

3.11 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne, we współpracy z armatorami i władzami portowymi i/lub administracją portową, powinny podjąć odpowiednie środki dla zorganizowania, w sposób satysfakcjonujący, ruchu w porcie, tak aby pasażerowie, załoga i bagaż były odprawione szybko oraz powinny zapewnić w tym celu odpowiedni personel i urządzenia, ze zwróceniem szczególnej uwagi na środki załadunku, wyładunku i transportu bagażu (w tym wykorzystanie systemów mechanicznych) oraz na punkty, gdzie stwierdzono częste opóźnienia pasażerów. W razie potrzeby powinny zostać zapewnione środki do poruszania się pod dachem między statkiem a punktem kontroli pasażerów lub załogi. Te środki i urządzenia powinny być elastyczne i możliwe do rozbudowy, tak aby sprostać wzmocnionym środkom ochrony podczas obowiązywania podwyższonych poziomów ochrony.

3.11.1 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny:

- (a) we współpracy z armatorami i administracją portową, zastosować niezbędne środki, takie jak:
 - (i) metoda indywidualnego i nieprzerwanego odprawiania pasażerów i bagażu;
 - (ii) system umożliwiający pasażerom szybkie rozpoznanie i otrzymanie odprawionego bagażu, gdy tylko został on umieszczony w miejscach odbioru; oraz
 - (iii) zapewnienie urządzeń i usług odpowiadających potrzebom pasażerów w podeszłym wieku i osobom niepełnosprawnym;
- (b) zapewnić podjęcie przez władze portowe wszelkich niezbędnych środków, w celu:

- (i) zapewnienia pasażerom i ich bagażowi łatwego i szybkiego dostępu do miejscowych środków transportu; oraz
- (ii) łatwego dostępu do pomieszczeń, do których wzywa się załogę w celach urzędowych, które to pomieszczenia powinny być położone możliwie jak najbliżej siebie.

3.11.2 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny rozważyć, w celu zapewnienia szybkiej odprawy, zastosowanie systemu dwukanałowego do kontroli pasażerów, ich bagażu oraz ich prywatnych pojazdów drogowych.

3.12 **Norma.** Władze publiczne wymagają od armatorów zapewnienia, by personel statku podjął wszelkie odpowiednie środki do przyspieszenia procedur wjazdowych dotyczących pasażerów i załogi. Środki te mogą obejmować:

- (a) poinformowanie zainteresowanych władz publicznych z wyprzedzeniem o możliwie dokładnym przewidywanym czasie wejścia (ETA), a następnie o wszelkich ewentualnych zmianach tego czasu, z podaniem trasy podróży, jeżeli może to mieć wpływ na wymagania w zakresie inspekcji;
- (b) przygotowanie dokumentów statku do szybkiej przeglądu;
- (c) zamocowanie drabin lub innych środków wejścia na pokład w czasie, gdy statek zmierza do nabrzeża lub kotwiczowiska; oraz
- (d) umożliwienie szybkiego, uporządkowanego zebrania i przedstawienia osób znajdujących się na pokładzie, wraz z niezbędnymi dokumentami, w celu inspekcji, pamiętając o podjęciu działań dla zwolnienia w tym celu członków załogi z pełnienia podstawowych obowiązków w maszynowniach i innych miejscach na statku.

3.13 **Zalecona praktyka.** Przy wpisywaniu imion i nazwisk do dokumentów pasażerów i załogi, praktyką powinno być wpisywanie nazwiska jako pierwszego.

3.14 **Norma.** Władze publiczne przeprowadzają, bez zbędnej zwłoki, kontrolę osób obecnych na pokładzie statku w celu sprawdzenia, czy mają one wstęp na terytorium Państwa.

3.15 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne nie powinny nakładać na armatorów nieuzasadnionych ani nieproporcjonalnych grzywien w przypadku, gdy kontrolowany dokument znajdujący się w posiadaniu pasażera zostaje przez władze publiczne uznany za niewystarczający albo jeżeli z tego powodu pasażer ten zostanie uznany za osobę niepożądaną w danym państwie.

3.15.1 **Norma.** Władze publiczne zachęcają armatorów do podejmowania środków ostrożności w punkcie zaokrętowania dla zapewnienia, by pasażerowie posiadali dokumenty kontrolne wymagane przez państwa przyjmujące lub tranzytowe.

3.15.2 **Norma.** W przypadku uznania osoby za niepożądaną i wydalenia jej z terytorium danego państwa armator nie zostanie pozbawiony możliwości odzyskania od tej osoby wszelkich wynikających z tego kosztów.

3.15.3 **Zalecona praktyka.** Aby ułatwić i przyspieszyć międzynarodowy obrót morski, władze publiczne powinny stosować lub, jeżeli ta kwestia nie jest objęta ich jurysdykcją, powinny zalecać zainteresowanym stronom w swoim kraju stosowanie, na terenie terminali

morskich i na pokładzie statków, międzynarodowych znaków i symboli opracowanych lub przyjętych przez Organizację we współpracy z innymi właściwymi organizacjami międzynarodowymi, które są, w miarę możliwości, wspólne dla wszystkich rodzajów transportu.

C. Specjalne ułatwienia w przewozie pasażerów niepełnosprawnych i w podeszłym wieku

3.16 **Zalecona praktyka.** Należy podjąć środki dla zapewnienia, aby wszystkie niezbędne informacje dotyczące transportu i bezpieczeństwa były dostępne w sposób łatwy i ciągły dla osób niedosłyszących i niedowidzących.

3.17 **Zalecona praktyka.** Miejsca wydzielone na terenie terminala morskiego na potrzeby obsługi lub odbierania osób starszych lub niepełnosprawnych powinny być usytuowane w bezpośredniej bliskości głównych wejść. Miejsca takie powinny być wyraźnie oznaczone odpowiednimi znakami, a drogi dostępu do nich powinny być wolne od wszelkich przeszkód.

3.18 **Zalecona praktyka.** Jeżeli dostęp do usług publicznych jest ograniczony, powinny zostać podjęte wszelkie wysiłki dla zaoferowania usług transportu publicznego za rozsądną cenę, poprzez zaadaptowanie istniejących lub planowanych usług, lub też poprzez zaoferowanie specjalnych usług transportowych dla pasażerów mających problemy z poruszaniem się.

3.19 **Zalecona praktyka.** Należy zapewnić odpowiednie ułatwienia w terminalach portowych i na statkach dla umożliwienia osobom w podeszłym wieku lub osobom niepełnosprawnym bezpiecznego wejścia na statek i zejścia ze statku.

D. Ułatwienia dla statków odbywających rejsy wycieczkowe i dla pasażerów statków wycieczkowych

3.20 **Norma.** Władze publiczne udzielają statkowi wycieczkowemu drogą elektroniczną prawa wolności ruchu, jeżeli na podstawie informacji otrzymanych od niego przed jego przybyciem władze sanitarne właściwe dla zamierzonego portu przybycia statku uważają, że jego przybycie nie spowoduje wprowadzenia lub rozprzestrzenienia choroby albo innego znaczącego zagrożenia dla zdrowia publicznego.

3.21 **Zalecona praktyka.** W stosunku do statków wycieczkowych, zgłoszenie ogólne, lista pasażerów i lista załogi powinny być wymagane tylko w pierwszym porcie przybycia i w ostatnim porcie wyjścia w danym kraju, o ile nie nastąpiły zmiany warunków podróży.

3.22 **Norma.** W stosunku do statków wycieczkowych, zgłoszenie zasobów statku i zgłoszenie rzeczy załogi wymagane są tylko w pierwszym porcie przybycia w danym kraju.

3.23 **Norma.** Paszporty i inne urzędowe dokumenty tożsamości pasażerów statku wycieczkowego znajdują się stale w ich posiadaniu.

3.24 **Zalecona praktyka.** Jeżeli statek wycieczkowy pozostaje w porcie na terytorium Umawiającego się Rządu krócej niż 72 godziny, nie powinno być konieczne, aby pasażerowie statku wycieczkowego posiadali wizy, z wyłączeniem szczególnych okoliczności określonych przez właściwą władzę publiczną.

3.25 **Norma.** Czynności kontrolne wykonywane przez władze publiczne nie powodują nieuzasadnionego opóźnienia dla pasażerów statku wycieczkowego.

3.26 **Norma.** Zasadniczo, z wyłączeniem potrzeb bezpieczeństwa oraz ustalenia tożsamości i dopuszczalności, pasażerowie statku wycieczkowego nie są poddawani kontroli osobistej przez władze publiczne odpowiedzialne za kontrolę imigracyjną.

3.27 **Norma.** Jeżeli statek pasażerski zawija kolejno do więcej niż jednego portu w tym samym kraju, pasażerowie zasadniczo są kontrolowani przez władze publiczne tylko w pierwszym porcie przybycia i w ostatnim porcie wyjścia.

3.28 **Zalecona praktyka.** Dla ułatwienia szybkiego wyokrętowania pasażerów, kontrola pasażerów przy wejściu statku wycieczkowego, o ile to jest wykonalne, powinna odbyć się na pokładzie statku przed jego wejściem na miejsce wyokrętowania.

3.29 **Zalecona praktyka.** Pasażerowie statku wycieczkowego, którzy wyokrętowują się w jednym porcie i powracają na ten sam statek w innym porcie tego samego kraju, powinni korzystać z tych samych ułatwień co pasażerowie, którzy wyokrętowują się i powracają na statek wycieczkowy w tym samym porcie.

3.30 **Zalecona praktyka.** Morska deklaracja o stanie zdrowia powinna być jedyną formą kontroli zdrowia wymaganą od pasażerów statku wycieczkowego.

3.31 **Norma.** Wolnościowe punkty sprzedaży powinny być udostępnione pasażerom statku wycieczkowego na pokładzie statku podczas jego postoju w porcie zgodnie z przepisami prawa krajowego.

3.32 **Norma.** Od pasażerów statku wycieczkowego zasadniczo nie jest wymagane składanie pisemnego zgłoszenia ich rzeczy osobistych. Jednakże w przypadku artykułów podlegających wysokim cłom i innym podatkom wymagane może być złożenie pisemnego zgłoszenia i wniesienie zabezpieczenia.

3.33 **Zalecona praktyka.** Pasażerowie statku wycieczkowego nie powinni być poddawani żadnej kontroli walutowej.

3.34 **Norma.** Od pasażerów statku wycieczkowego nie są wymagane karty zaokrętowania/wyokrętowania.

3.35 *Przepis niestosowany.*

E. Specjalne ułatwienia dla pasażerów w tranzycie

3.36 **Norma.** Pasażer w tranzycie pozostający na pokładzie statku, którym przybył, i którym odpływa nie jest zwyczajowo poddawany rutynowej kontroli przez władze publiczne, z wyłączeniem nadzwyczajnych okoliczności określonych przez zainteresowane władze publiczne.

3.37 **Zalecona praktyka.** Pasażerowi w tranzycie należy pozwolić zatrzymać jego paszport lub inny dokument tożsamości.

3.38 **Zalecona praktyka.** Od pasażera w tranzycie pozostającego na pokładzie statku, którym przybył, i którym odpływa nie powinno się wymagać wypełnienia karty wyokrętowania/zaokrętowania.

3.39 **Zalecona praktyka.** Pasażer w tranzycie, który kontynuuje podróż z tego samego portu i na pokładzie tego samego statku, powinien zwyczajowo być uprawniony, jeżeli takie jest jego życzenie, do czasowego zezwolenia na zejście na ląd podczas postoju statku w porcie, z zastrzeżeniem wymagań w zakresie dopuszczalności i wymagań wizowych ustanowionych przez władze publiczne.

3.40 **Zalecona praktyka.** Od pasażera w tranzycie, który kontynuuje podróż z tego samego portu i na pokładzie tego samego statku, i nie zamierza schodzić na ląd, nie powinno się wymagać wizy, z wyłączeniem okoliczności szczególnych, określonych przez zainteresowane władze publiczne.

3.41 **Zalecona praktyka.** Od pasażera w tranzycie, który kontynuuje podróż z tego samego portu i na pokładzie tego samego statku, nie powinno się zwyczajowo wymagać złożenia pisemnego zgłoszenia celnego.

3.42 **Zalecona praktyka.** Pasażer w tranzycie, który opuszcza statek w jednym porcie i zaokrętowuje się na ten sam statek w innym porcie tego samego kraju, powinien być uprawniony do korzystania z takich samych ułatwień, co pasażer, który wpływa i wypływa na pokładzie tego samego statku w tym samym porcie.

F. Ułatwienia dla statków wykorzystywanych do celów naukowych

3.43 **Zalecona praktyka.** Statek wykorzystywany do celów naukowych przewozi na swoim pokładzie niezbędny personel przydzielony do misji naukowej, która jest przedmiotem podróży. Jeżeli personel ten jest tak określony, powinien on korzystać z ułatwień co najmniej tak samo korzystnych, jak te, które przysługują załodze statku.

G. Dalsze ułatwienia dla obcokrajowców będących członkami załóg statków odbywających podróże międzynarodowe - zezwolenie na zejście na ląd

3.44 **Norma.** Członkowie załóg otrzymują od władz publicznych pozwolenie na zejście na ląd podczas postoju ich statku w porcie, pod warunkiem że formalności związane z zawinięciem statku do portu zostały dopełnione i że władze publiczne nie mają powodu do odmowy zezwolenia na zejście na ląd z przyczyn związanych ze zdrowiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym lub ochroną lub porządkiem publicznym. Zezwolenie na zejście na ląd jest udzielane w sposób wykluczający dyskryminację z takich względów jak: narodowość, rasa, kolor skóry, płeć, wyznanie, poglądy polityczne lub pochodzenie społeczne, a także niezależnie od państwa bandery statku, na którym członkowie załogi są zatrudnieni, zaangażowani do pracy lub pracują.

3.44 *bis* **Norma.** W każdym przypadku, w którym odmówiono zezwolenia na zejście na ląd, odpowiednie władze publiczne podają zainteresowanemu marynarzowi i kapitanowi uzasadnienie odmowy. Na żądanie marynarza lub kapitana uzasadnienie to jest podawane na piśmie.

3.45 **Norma.** Od członków załogi nie jest wymagane posiadanie wizy w celu zejścia na ląd.

3.46 **Zalecona praktyka.** Członkowie załogi, przed zejściem na ląd lub powracający z niego, nie powinni być zwyczajowo poddawani kontroli osobistej.

3.47 **Norma.** Członkowie załogi nie muszą posiadać specjalnego pozwolenia, takiego jak przepustka, w celu zejścia na ląd.

3.48 **Zalecona praktyka.** Jeżeli członkowie załogi są zobowiązani do posiadania przy sobie dokumentu tożsamości, kiedy udają się na ląd, dokumenty te powinny się ograniczać do paszportów lub, stosownie do przypadku, dokumentów tożsamości uznawanych przez odpowiednie Umawiające się Rządy w miejsce paszportu, zgodnie z treścią Zalecanej praktyki 3.10.

3.49 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zapewnić system odprawy przed wejściem statku, aby umożliwić załogom statków regularnie zawijających do ich portów uzyskanie wcześniejszego zatwierdzenia zezwolenia na czasowe zejście na ląd. W przypadku, gdy statek nie jest notowany w rejestrach imigracyjnych i jest reprezentowany na miejscu przez armatora lub agenta morskiego, władze publiczne powinny zwyczajowo, po stwierdzeniu, że

wymagane przez nie informacje udzielane przed wejściem statku są zadowalające, zezwolić temu statkowi na bezpośrednie udanie się do jego nabrzeża bez poddania go dalszym rutynowym formalnościom imigracyjnym, chyba że władze publiczne postanowią inaczej.

Rozdział 4 – Pasażerowie bez biletu

A. Postanowienia ogólne

4.1 **Norma.** Postanowienia niniejszego rozdziału są stosowane zgodnie z zasadami ochrony międzynarodowej zapisanymi w dokumentach międzynarodowych, takich jak: Konwencja Narodów Zjednoczonych dotycząca statusu uchodźców, sporządzona w Genewie dnia 28 lipca 1951 r. i Protokół Narodów Zjednoczonych dotyczący statusu uchodźców, sporządzony w Nowym Jorku dnia 31 stycznia 1967 r., jak również zgodnie z właściwym ustawodawstwem krajowym.

4.2 **Norma.** Władze publiczne, władze portowe, armatorzy i kapitanowie statków współpracują w najpełniejszym możliwym zakresie w celu uniemożliwienia oraz szybkiego i bezpiecznego rozwiązania przypadków zaokrętowania bez biletu, tak aby zapewnić wczesny powrót lub repatriację pasażerów bez biletu. Podejmowane są wszelkie kroki w celu uniknięcia sytuacji, w których pasażerowie bez biletu są zmuszeni pozostawać na pokładach statków przez znaczny czas.

4.2.1 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne, porty, armatorzy i kapitanowie statków nie powinni dokonywać na rzecz pasażerów bez biletu żadnych płatności ani udzielać im innych korzyści, z wyłączeniem spełnienia minimalnych wymagań dla zapewnienia bezpieczeństwa, ogólnego zdrowia i dobrostanu pasażerów bez biletu przebywających na pokładzie statku lub na lądzie, ponieważ może to stanowić bodziec do recydywy lub zachętę dla innych osób usiłujących dostać się na pokład statku bez biletu.

B. Środki zapobiegawcze

4.3 Środki zapobiegawcze na pokładzie statku/w porcie

4.3.1 Władze portu/terminalu

4.3.1.1 **Norma.** Umawiające się Rządy zapewniają, aby we wszystkich ich portach wdrożono niezbędną infrastrukturę oraz rozwiązania dotyczące eksploatacji i bezpieczeństwa mające na celu uniemożliwienie dostępu do urządzeń portowych i do statków osobom usiłującym dostać się na pokład statku bez biletu, oraz aby ta infrastruktura i rozwiązania zostały dostosowane do rozmiarów portu i rodzaju obsługiwanych tam ładunków. Działania te powinny być podjęte w ścisłej współpracy z właściwymi władzami publicznymi, armatorami i władzami na lądzie, aby w tych portach wejście na pokład bez biletu było niemożliwe.

4.3.1.2 **Zalecona praktyka.** Rozwiązania operacyjne i/lub plany ochrony portów powinny być co najmniej równoważne z zawartymi w stosownych postanowieniach rozdziału B/16 Kodeksu ISPS.

4.3.1.3 **Zalecona praktyka.** Wszystkie przypadki wykrycia pasażerów bez biletu w porcie podczas usiłowania wejścia na pokład statku powinny być zgłaszane odpowiednim władzom portowym, które powiadomią wszystkie znajdujące się w pobliżu statki. Statki powinny postępować zgodnie z wytycznymi odpowiednich władz portowych i organów ścigania.

Wszelkie procedury należy prowadzić w taki sposób, aby spowodować jak najmniejsze zakłócenia i zapobiec niepotrzebnym opóźnieniom statków.

4.3.2 Armator/kapitan

4.3.2.1 **Norma.** Umawiające się Rządy wymagają od armatorów i kapitanów oraz innych odpowiedzialnych osób wprowadzenia rozwiązań w zakresie ochrony, które - tak dalece, jak jest to możliwe w praktyce - uniemożliwią wejście na statek potencjalnym pasażerom bez biletu, a w przypadku gdy się to nie uda, na ile jest to możliwe w praktyce, pozwolą na wykrycie ich, zanim statek opuści port.

4.3.2.2 **Zalecona praktyka.** Jeżeli statki zawijają do portów, w których istnieje ryzyko zaokrętowania się przez pasażera bez biletu, albo przebywają w takich portach, rozwiązania operacyjne i/lub plany ochrony statku powinny być co najmniej równoważne z zawartymi w stosownych postanowieniach rozdziału B/9 Kodeksu ISPS.

4.3.2.3 **Norma.** Umawiające się Rządy wymagają, żeby statki mające prawo pływania pod ich banderą, z wyłączeniem statków pasażerskich, opuszczające port, w którym istnieje ryzyko zaokrętowania bez biletu, poddawane były szczegółowemu przeszukaniu przeprowadzonemu zgodnie ze specjalnym planem lub schematem, przy czym w pierwszym rzędzie przeszukiwane są miejsca, w których mogliby się skryć pasażerowie bez biletu, uwzględniając typ danego statku i realizowane przez niego działania. Nie są stosowane metody przeszukiwania mogące wyrządzić krzywdę ukrytym pasażerom bez biletu.

4.3.2.4 **Norma.** Umawiające się Rządy wymagają, aby na pokładzie statków mających prawo pływania pod ich banderą żadne miejsce nie było dezynfekowane metodą fumigacji ani zamykane hermetycznie przed uprzednim poddaniem go jak najdokładniejszemu przeszukaniu tak, aby zagwarantować, że żaden pasażer bez biletu tam się nie ukrył. Przeszukania takie powinny odbywać się najwcześniej jak to możliwe, zgodnie z Kodeksem ISPS i po zakończeniu wszystkich operacji ładunkowych.

4.3.2.5 **Zalecona praktyka.** Zachęca się Umawiające się Rządy do zapewnienia, aby do wykrywania pasażerów bez biletu wykorzystywane były odpowiednie środki i technologie o charakterze nieinwazyjnym.

4.3.2.6 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy powinny rozważyć zawarcie porozumień w sprawie wymiany informacji i najlepszych praktyk w zakresie wykrywania pasażerów bez biletu. Należy zapewnić poufność i integralność zebranych i udostępnianych informacji. Informacje te powinny być wykorzystywane wyłącznie w celach urzędowych. Umawiające się Rządy powinny również rozważyć udostępnianie stosownych informacji, w niezbędnym zakresie i odpowiednio, armatorom i innym osobom w celu zapobiegania przypadkom wejścia na pokład bez biletu.

4.3.3 **Sankcje krajowe**

4.3.3.1 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy należy w odpowiednich przypadkach zachęcać do włączenia do krajowego ustawodawstwa podstaw prawnych umożliwiających ściganie pasażerów bez biletu i potencjalnych pasażerów bez biletu oraz wszelkich osób lub spółek udzielających im pomocy z zamiarem ułatwienia im dostępu na teren portu, na statek albo do kontenerów ładunkowych lub towarowych.

C. **Traktowanie pasażera bez biletu na pokładzie statku**

4.4 **Zasady ogólne – Traktowanie humanitarne**

4.4.1 **Norma.** Przypadki wejścia na pokład bez biletu są traktowane w sposób zgodny z zasadami humanitarnymi, łącznie z wymienionymi w Normie 4.1. Należy zwracać odpowiednią uwagę na bezpieczeństwo eksploatacji i ochronę statku oraz bezpieczeństwo i dobro załogi, pasażerów bez biletu oraz innych osób przebywających na pokładzie statku.

4.4.2 **Norma.** Umawiające się Rządy wymagają, aby armatorzy i kapitanowie statków mających prawo pływania pod ich banderą podejmowali niezbędne środki do zagwarantowania ochrony pasażera bez biletu, jak również jego ogólnego zdrowia, dobrostanu i bezpieczeństwa w czasie, kiedy przebywa na statku, włączając w to zapewnienie odpowiedniego wyżywienia, zakwaterowania, właściwej opieki medycznej i urzędzeń sanitarnych.

4.5 **Praca na pokładzie**

4.5.1 **Norma.** Nie wolno pozwalać pasażerom bez biletu na wykonywanie pracy na pokładzie statku, z wyłączeniem stanów zagrożenia lub zadań pozostających w związku z ich wyżywieniem i zakwaterowaniem na pokładzie.

4.6 **Przesłuchanie i zawiadomienie przez kapitana statku**

4.6.1 **Norma.** Umawiające się Rządy wymagają od kapitanów statków, ażeby podjęli możliwe kroki w celu ustalenia tożsamości pasażera bez biletu, w tym jego narodowości/obywatelstwa, jak również portu, w którym wszedł na statek, oraz żeby powiadamiali o istnieniu pasażera bez biletu i przekazywali stosowne informacje władzom publicznym w pierwszym porcie, do którego planują zawinąć. Informacje te są również przekazywane armatorowi, władzom publicznym portu zaokrętowania, państwu, pod którego banderą statek pływa oraz, w razie konieczności, wszystkim kolejnym portom, do których statek zawinie.

4.6.2 **Zalecona praktyka.** Gromadząc informacje potrzebne do zawiadomienia, kapitan statku powinien posłużyć się dokumentem określonym w dodatku 3.

4.6.3 **Norma.** Umawiające się Rządy instruuja armatorów i kapitanów statków mających prawo pływania pod ich banderą, żeby w przypadku oświadczenia pasażera bez biletu, że jest uchodźcą lub osobą ubiegającą się o azyl, potraktowali te informacje jako poufne na tyle, na ile jest to konieczne dla bezpieczeństwa tego pasażera. W przypadku oświadczenia pasażera bez biletu, że jest uchodźcą lub osobą ubiegającą się o azyl, informacje o jego oświadczeniu lub zamiarach nie są przekazywane władzom publicznym jego kraju pochodzenia lub miejsca zamieszkania.

4.7 **Zawiadomienie Międzynarodowej Organizacji Morskiej**

4.7.1 **Norma.** Umawiające się Rządy zawiadamiają Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej o wszystkich wiadomych im przypadkach wejścia na pokład bez biletu, uwzględniając stosowne wytyczne Organizacji.

D. **Zmiana zaplanowanej trasy podróży**

4.8 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy oraz ich władze publiczne powinny zalecać armatorom statków mających prawo pływania pod ich banderą poinformowanie swoich kapitanów, żeby nie zmieniali zaplanowanej trasy podróży w związku z próbą wysadzenia pasażera bez biletu, który został znaleziony na pokładzie statku po tym, jak statek opuścił wody terytorialne kraju, w którym pasażer bez biletu wszedł na statek, chyba że:

- władze publiczne państwa portu, do którego zmieniony jest kurs statku, wyraziły zgodę na wysadzenie pasażera bez biletu; lub
- repatriację zaaranżowano w innym miejscu z odpowiednią dokumentacją i zezwoleniem na zejście na ląd; lub

- istnieją powody zdrowotne, humanitarne lub dotyczące osłabienia bezpieczeństwa pasażera; lub
- próby wysadzenia tego pasażera w innych portach zaplanowanej podróży nie powiodły się i zmiana trasy jest konieczna dla uniknięcia pozostawania pasażera bez biletu na pokładzie statku przez znaczny okres czasu.

Niezależnie od ewentualnej zmiany zaplanowanej trasy podróży pasażera, który oświadczył, że jest uchodźcą lub osobą ubiegającą się o azyl, nie powinno się wysadzać na ląd w kraju jego (deklarowanego) pochodzenia lub innym kraju, z którego uciekł lub w którym według jego oświadczenia grozi mu krzywda.

E. Wyokrętowanie i powrót pasażera bez biletu

4.9 Państwo, w którym zgodnie z planem podróży znajduje się port pierwszego zawinięcia

4.9.1 Norma. Władze publiczne kraju, w którym znajduje się pierwszy port, do którego statek ma zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, decydują, czy zgodnie z ustawodawstwem krajowym pasażer bez biletu może zostać przyjęty w tym państwie i dokładają wszelkich starań w celu współpracy ze stronami zaangażowanymi w rozwiązanie problemu.

4.9.2 Norma. Władze publiczne kraju, w którym znajduje się pierwszy port, do którego statek ma zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, pozwalają na wyokrętowanie pasażera bez biletu, jeżeli jest on w posiadaniu ważnych powrotnych dokumentów podróźnych i jeżeli władze publiczne są usatysfakcjonowane, że we właściwym czasie zostały lub zostaną podjęte kroki związane z repatriacją i zostały spełnione wszystkie wymagania tranzytu.

4.9.3 Norma. Władze publiczne kraju, w którym znajduje się pierwszy port, do którego statek ma zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, pozwalają na wyokrętowanie pasażera bez biletu po uprzednim upewnieniu się, że będą mogły lub że armator będzie mógł otrzymać ważne dokumenty podróży, podjąc w odpowiednim czasie kroki w celu repatriacji pasażera bez biletu i spełnić wszystkie wymagania tranzytu. Ponadto władze publiczne pozytywnie rozpatrują możliwość zezwolenia na wyokrętowanie pasażera bez biletu, jeżeli jego dalsze przebywanie na pokładzie statku nie jest praktycznie możliwe lub jeżeli istnieją inne czynniki wykluczające dalszą jego obecność na pokładzie statku. Te czynniki mogą obejmować, ale nie są ograniczone do następujących przypadków:

- sprawa nie zostaje rozwiązana w chwili wypłynięcia statku; lub
- obecność pasażera bez biletu na pokładzie zagraża bezpiecznej eksploatacji statku albo zdrowiu załogi, innych osób przebywających na pokładzie lub zdrowiu pasażera bez biletu.

4.10 Kolejne porty zawinięcia

4.10.1 Norma. Jeżeli wyokrętowanie pasażera bez biletu nie mogło odbyć się w pierwszym porcie, do którego statek miał zawinąć planowo po znalezieniu pasażera bez biletu, władze publiczne kolejnych portów zawinięcia rozważają jego wyokrętowanie zgodnie z Normami 4.9.1, 4.9.2 i 4.9.3.

4.11 Państwo, którego pasażer bez biletu jest obywatelem lub w którym ma prawo pobytu

4.11.1 Norma. Władze publiczne akceptują, zgodnie z prawem międzynarodowym, powrót pasażerów bez biletu posiadających pełną narodowość lub obywatelstwo, lub akceptują

powrót pasażerów bez biletu, którzy według ich krajowego ustawodawstwa mają prawo pobytu w ich państwie.

4.11.2 Norma. Władze publiczne pomagają w ustaleniu tożsamości i narodowości/obywatelstwa pasażerów bez biletu twierdzących, że są obywatelami ich państwa lub mających prawo pobytu w ich państwie. W miarę możliwości, obowiązek weryfikacji narodowości pasażera bez biletu i zapewnienia tymczasowych dokumentów podróży spoczywa na ambasadzie, konsulacie lub innym przedstawicielstwie dyplomatycznym kraju deklarowanej narodowości pasażera bez biletu.

4.11.3 Zalecona praktyka. Współpraca z zagranicznymi ambasadami w ustalaniu narodowości pasażerów bez biletu powinna być prowadzona w oparciu o mechanizmy współpracy umożliwiające wzajemne zrozumienie i rozstrzygnięcie faktycznych okoliczności każdej sprawy.

4.12 Państwo zaokrętowania

4.12.1 Norma. Jeżeli władze publiczne ustaliły w sposób dla siebie zadowalający, że pasażerowie bez biletu weszli na statek w porcie należącym do ich państwa, zgadzają się one przyjąć do rozpatrzenia powrót tych pasażerów bez biletu z miejsca ich wyokrętowania, po tym, jak zostali tam uznani za osoby niepożądane. Władze publiczne państwa zaokrętowania nie odsyłają takich pasażerów bez biletu do kraju, w którym uprzednio zostali oni uznani za osoby niepożądane.

4.12.1.1 Zalecona praktyka. Wyznaczony organ portu, w którym pasażerowie bez biletu weszli na pokład, powinien wszcząć dochodzenie, jak udało im się uzyskać dostęp do statku, rozważyć ewentualne zmodyfikowanie zabezpieczeń i następnie przekazać informacje zwrotne odpowiednim władzom publicznym w porcie wyokrętowania.

4.12.2 Norma. Jeżeli władze publiczne ustaliły w sposób dla siebie zadowalający, że potencjalni pasażerowie bez biletu weszli na statek w porcie należącym do ich państwa, zgadzają się one na wyokrętowanie tych potencjalnych pasażerów bez biletu, a także pasażerów bez biletu, którzy zostali znalezieni na pokładzie statku znajdującego się nadal na wodach terytorialnych ich państwa lub, jeżeli przewiduje to ustawodawstwo krajowe, w strefie podlegającej jurysdykcji służb imigracyjnych tego państwa. Na armatora nie jest nakładana żadna kara ani opłata w związku z kosztami zatrzymania lub wydalenia.

4.12.3 Norma. Jeżeli potencjalny pasażer bez biletu nie został wyokrętowany w porcie zaokrętowania, ma on być traktowany jak pasażer bez biletu zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.

4.13 Państwo bandery

4.13.1 Norma. Władze publiczne państwa bandery statku pomagają kapitanowi/armatorowi i właściwej władzy publicznej w portach zawinięcia oraz współpracują z nimi przy:

- ustalaniu tożsamości pasażera bez biletu i jego narodowości;
- wystąpieniu do odpowiedniej władzy publicznej w celu uzyskania pomocy przy wydaleniu pasażera bez biletu ze statku przy najbliższej nadarzającej się okazji; oraz
- podejmowaniu kroków niezbędnych do wydalenia lub repatriacji pasażera bez biletu.

4.14 Powrót pasażerów bez biletu

4.14.1 Zalecona praktyka. Jeżeli pasażer bez biletu nie posiada odpowiednich dokumentów, władze publiczne powinny, w miarę możliwości i w zakresie zgodnym z ustawodawstwem krajowym i z wymaganiami dotyczącymi ochrony, wydać pismo wyjaśniające, załączając do niego zdjęcie pasażera bez biletu i wszelkie inne ważne informacje albo, ewentualnie, odpowiedni dokument podróży uznawany przez zaangażowane władze publiczne. Pismo wyjaśniające, uprawniające pasażera bez biletu, odpowiednio, do powrotu do jego kraju pochodzenia albo do miejsca, w którym rozpoczął on podróż jakimkolwiek środkiem transportu, a także wymieniające wszelkie dodatkowe warunki nałożone przez władze, powinno zostać przekazane podmiotowi dokonującemu wydalenia pasażera bez biletu.

Pismo to będzie zawierało informacje wymagane przez władze w punktach tranzytowych i/lub miejscu wyokrętowania.

4.14.2 Zalecona praktyka. Władze publiczne państwa, w którym pasażer bez biletu został wyokrętowany powinny nawiązać kontakt z właściwymi władzami publicznymi w punktach tranzytowych podczas powrotu pasażera bez biletu, w celu poinformowania ich o jego sytuacji. Ponadto, władze publiczne krajów tranzytowych, podczas powrotu jakiegokolwiek pasażera bez biletu, powinny zezwolić na tranzyt przez ich porty i porty lotnicze pasażerom bez biletu, którzy podróżują na podstawie nakazu wydalenia lub instrukcji wydanych przez władze publiczne kraju portu wyokrętowania, z zastrzeżeniem zwyczajowych wymagań dotyczących wiz i krajowych warunków bezpieczeństwa.

4.14.3 Zalecona praktyka. Jeżeli państwo portu odmówiło wyokrętowania pasażera bez biletu, o powodach tej odmowy państwo to powinno powiadomić bez zbędnej zwłoki państwo bandery statku, na którego pokładzie znajduje się pasażer bez biletu.

Zgodnie z Normą 4.6.3, państwo bandery nie powinno być zawiadamiane w przypadku, gdy pasażerowie bez biletu deklarują, że są uchodźcami lub osobami ubiegającymi się o azyl, a państwo bandery jest ich (deklarowanym) krajem pochodzenia, z którego uciekli i w którym według ich oświadczenia grozi im krzywda.

4.15 Koszty powrotu i utrzymania pasażerów bez biletu

4.15.1 Zalecona praktyka. Władze publiczne państwa, w którym pasażer bez biletu został wyokrętowany, powinny poinformować armatora statku, na którym pasażer bez biletu został znaleziony, o wysokości kosztów zatrzymania i powrotu oraz wszelkich dodatkowych kosztów związanych z dokumentami pasażera bez biletu, jeżeli armator musi pokryć te koszty. Ponadto, władze publiczne powinny współpracować z armatorem w celu ograniczenia takich kosztów do minimum, w miarę możliwości i zgodnie z ustawodawstwem krajowym, jeżeli koszty te mają być pokryte przez armatora

4.15.2 Zalecona praktyka. Okres, podczas którego armatorzy są odpowiedzialni za pokrycie kosztów utrzymania pasażera bez biletu przez władze publiczne państwa, w którym pasażer bez biletu został wyokrętowany, powinien być ograniczony do minimum.

4.15.3 Norma. Władze publiczne biorą pod uwagę, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, złagodzenie kar nakładanych na statki, w przypadku gdy kapitan statku właściwie zgłosił obecność pasażera bez biletu odpowiednim władzom portu przybycia i jeżeli wykazał, że podjęto wszystkie uzasadnione środki zapobiegawcze w celu uniemożliwienia wejścia na statek pasażerom bez biletu.

4.15.4 Zalecona praktyka. Władze publiczne powinny, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, rozważyć obniżenie innych opłat, które w innych okolicznościach miałyby zastosowanie, w przypadku gdy armatorzy współpracowali z właściwymi władzami w sposób

uznany przez nie za zadowalający przy podejmowaniu działań mających na celu uniemożliwienie przewozu pasażerów bez biletu.

Rozdział 5 – Wejście, postój i wyjście z portu ładunków i innych artykułów

Niniejszy rozdział zawiera postanowienia dotyczące formalności wymaganych przez władze publiczne od armatora, jego agenta lub kapitana statku.

A. Postanowienia ogólne

5.1 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny, we współpracy z armatorami, władzami portowymi oraz obiektami i terminalami portowymi, podjąć odpowiednie środki dla zapewnienia, aby czas postoju w porcie był ograniczony do minimum i często dokonywać przeglądu procedur związanych z wejściem i wyjściem statków z portu, w tym uzgodnień dotyczących zaokrętowania i wyokrętowania, załadunku i wyładunku, obsługi itp., jak również związanych z tym środków ochrony. Powinny tak to zorganizować, aby statki towarowe i ich ładunki mogły być wprowadzane i odprawiane w miarę możliwości w strefie obsługi statku.

5.2 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny, we współpracy z armatorami, władzami portowymi oraz obiektami i terminalami portowymi, podjąć odpowiednie środki dla zapewnienia zorganizowania, w sposób satysfakcjonujący, ruchu w porcie, tak aby procedury związane z obsługą i odprawą ładunku przebiegały w sposób sprawny i nieskomplikowany. Środki te powinny obejmować wszystkie fazy, począwszy od momentu zacumowania statku w celu wyładunku i dokonania odprawy przez władze publiczne, a także strefy wolnocłowe, miejsca składowania, magazynowania i dalszy transport ładunku, jeżeli zachodzi taka potrzeba. Należy zapewnić wygodne i bezpośrednie połączenie między strefą wolnocłową, miejscami składowania i magazynem a należącym do władzy publicznej obszarem odprawy, które powinny być usytuowane blisko nabrzeża, a także, w miarę możliwości, oferować łatwy dostęp oraz infrastrukturę i zdolności transportowe.

5.3 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zachęcać właścicieli i/lub operatorów terminali portowych do wyposażenia ich w odpowiednie urządzenia magazynowe przeznaczone dla ładunków specjalnych (np. przedmiotów wartościowych, towarów o krótkiej trwałości, zwłok ludzkich, materiałów radioaktywnych i innych materiałów niebezpiecznych, żywych zwierząt itp.); w obszarach terminali portowych, w których ładunki ogólne, specjalne i przesyłki pocztowe są składowane przed wysyłką drogą morską lub wwozem należy wdrożyć środki kontroli dostępu co najmniej równoważne z tymi, o których mowa w stosownych postanowieniach ust. B/16 Kodeksu ISPS.

5.3 *bis* **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny wymagać jedynie minimum danych niezbędnych do identyfikacji ładunku, który ma zostać zmagazynowany przed zwolnieniem do wwozu lub ponownego wywozu, a także powinny w tym celu, w miarę możliwości, korzystać z informacji zawartych w zgłoszeniu złożonym przed wejściem statku, pod warunkiem, że zgłoszenie takie zostało złożone terminowo i jest kompletne.

5.4 **Norma.** Umawiający się Rząd, który nadal wymaga licencji i pozwoleń eksportowych, importowych i przeładunkowych dla niektórych rodzajów towarów, ustanawia proste procedury pozwalające na szybkie uzyskanie i odnowienie tych licencji i pozwoleń.

5.5 **Zalecona praktyka.** Jeżeli przesyłka ze względu na swój charakter znajdzie się we właściwości więcej niż jednej służby uprawnionej do przeprowadzenia inspekcji, np. służby celnej i weterynaryjnej lub sanitarnej, Umawiające się Rządy powinny upoważnić do przeprowadzenia wymaganych czynności służbę celną lub jedną z pozostałych służb albo, jeżeli to niewykonalne, podjąć wszelkie konieczne kroki w celu zapewnienia, żeby inspekcja została przeprowadzona przez służby jednocześnie i w jednym miejscu, powodując jak najmniejsze opóźnienie, a także w miarę możliwości została uprzednio skoordynowana ze stroną sprawującą pieczęć nad przesyłką.

5.6 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zapewnić uproszczone procedury dla szybkiej odprawy prywatnych paczek podarunkowych i próbek handlowych nieprzekraczających pewnej wartości lub ilości, które należy ustalić na jak najwyższym możliwym poziomie.

B. Odprawa ładunku

5.7 **Norma.** Z zastrzeżeniem przestrzegania wszelkich krajowych zakazów lub ograniczeń oraz środków wymaganych dla ochrony portu lub dla zapobiegania handlowi narkotykami, władze publiczne zapewniają pierwszeństwo odprawy żywych zwierząt, towarów nietrwałych oraz innych przesyłek o pilnym charakterze.

5.7.1 **Zalecona praktyka.** W celu ochrony jakości towarów oczekujących na odprawę, władze publiczne powinny we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami podjąć wszelkie środki pozwalające na praktyczne, bezpieczne i niezawodne przechowywanie towarów w porcie.

5.8 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy powinny ułatwić odprawę czasową specjalistycznego sprzętu do obsługi ładunków przewożonego przez statki i wykorzystywanego na lądzie w portach zawinięcia do załadunku, wyładunku i transportu ładunków.

5.9 *Przepis niestosowany.*

5.10 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zapewnić procedury odprawy ładunku oparte na stosownych postanowieniach i związanych z nimi wytycznych do Międzynarodowej konwencji dotyczącej uproszczenia i harmonizacji postępowania celnego – zrewidowanej Konwencji z Kioto.

5.10.1 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny wprowadzić dla uprawnionych osób uproszczone procedury pozwalające na:

- (a) zwolnienie towarów na podstawie minimum informacji niezbędnych do ich identyfikacji, dokładnego określenia i oceny ryzyka w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa i ochrony oraz pozwalających następnie na wypełnienie ostatecznego zgłoszenia towarów;
- (b) odprawę towarów w siedzibie zgłaszającego lub innym miejscu zatwierdzonym przez właściwe władze publiczne; oraz
- (c) złożenie jednego zgłoszenia towarów dla wszystkich przywozów i wywozów w danym okresie, w przypadku częstego importu lub eksportu towarów przez tę samą osobę.

5.11 **Norma.** Władze publiczne ograniczą fizyczne interwencje do minimum niezbędnego do zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami prawa.

5.12 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny, ilekroć jest to konieczne, przeprowadzać, na podstawie ważnego wniosku, fizyczne inspekcje ładunku w miejscu, gdzie jest on ładowany na środki transportu oraz podczas procesu załadunku - na nabrzeżu lub, w przypadku ładunku jednostkowego, w miejscu, w którym kontener ładunkowy jest załadowywany i plombowany.

5.13 **Norma.** Władze publiczne zapewniają, aby wymagania dotyczące gromadzenia danych statystycznych w sposób znaczący nie zmniejszały efektywności handlu morskiego.

5.14 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny wykorzystywać systemy elektronicznej wymiany informacji w celu przyspieszenia i uproszczenia procesów magazynowania, odprawy i ponownego wywozu.

5.14.1 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny ułatwiać i jak najszybciej kończyć prowadzenie procedury tranzytowej obejmującej towary z innego państwa oczekujące na załadunek.

C. Kontenery ładunkowe i palety

5.15 **Norma.** Władze publiczne zezwalają, w zgodzie z ich odpowiednimi przepisami, na odprawę czasową kontenerów ładunkowych, palet oraz wyposażenia i akcesoriów kontenerowych dołączonych do kontenera lub transportowanych oddzielnie, bez pobierania ceł ani innych podatków i opłat, a także ułatwiają ich wykorzystanie w obrocie morskim.

5.16 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny przewidzieć w swoich przepisach, o których mowa w Normie 5.15, umożliwienie przyjęcia zwykłego zgłoszenia, zgodnie z którym kontenery ładunkowe, palety oraz wyposażenie i akcesoria kontenerowe importowane czasowo zostaną ponownie eksportowane w terminie wyznaczonym przez zainteresowane Państwo. Zgłoszenie takie może mieć formę zgłoszenia ustnego lub innej czynności uznawanej przez władze.

5.17 **Norma.** Władze publiczne zezwalają, aby kontenery ładunkowe, palety oraz wyposażenie i akcesoria kontenerowe, które zostają wprowadzone na terytorium danego państwa na mocy przepisów Normy 5.15, opuściły granice portu przybycia w celu umożliwienia dokonania odprawy celnej towarów importowanych i/lub załadunku towarów przeznaczonych na eksport, na podstawie uproszczonej procedury kontroli i przy ograniczeniu do minimum wymaganych dokumentów.

5.18 **Norma.** Umawiające się Rządy zezwalają na odprawę czasową części kontenerów ładunkowych bez pobierania ceł ani innych podatków i opłat, jeżeli te części są niezbędne do naprawy kontenerów ładunkowych wpuszczonych na podstawie Normy 5.15.

D. Ładunek niewyładowany w zamierzonym porcie przeznaczenia

5.19 **Norma.** W przypadku gdy jakikolwiek ładunek wykazany w zgłoszeniu ładunku nie zostaje wyładowany w zamierzonym porcie przeznaczenia, władze publiczne zezwalają na dokonanie poprawek w zgłoszeniu ładunku i nie nakładają kar, o ile uznają, że ładunek ten nie został załadowany na statek lub, jeżeli go załadowano, został lub ma zostać wyładowany na ląd w innym porcie.

5.20 **Norma.** W przypadku gdy na skutek błędu lub z innego ważnego powodu jakikolwiek ładunek zostaje wyładowany w porcie innym niż zamierzony port przeznaczenia, władze publiczne ułatwiają jego przeładunek lub dalszy transport do zamierzonego miejsca przeznaczenia. Niniejsze postanowienie nie ma zastosowania do ładunków zakazanych lub objętych ograniczeniami.

E. Ograniczenie odpowiedzialności armatora

5.21 **Norma.** Władze publiczne nie wymagają od armatora, aby dokument przewozowy lub kopia tego dokumentu zawierały specjalne informacje dla tych władz, chyba że armator jest importerem lub eksporterem albo działa na rzecz importera lub eksporterem.

5.22 **Norma.** Władze publiczne pociągają armatora do odpowiedzialności z tytułu wyglądu lub dokładności dokumentów wymaganych od importera lub eksportera w związku z

odprawą ładunku, chyba że armator jest importerem lub eksporterem albo działa na rzecz importera lub eksportera.

5.23 **Norma.** Armator jest zobowiązany udzielić informacji dotyczących wjazdu lub wyjazdu towarów, które są mu wiadome na chwilę udzielenia tych danych, zgodnie z zapisami dokumentu przewozowego, który stanowi umowę przewozu lub potwierdza zawarcie takiej umowy. W związku z tym, armator może oprzeć udzielane przez siebie informacje na danych przekazanych przez klienta-spedytora, chyba że armator ma uzasadnione podejrzenia, że dane te są nieprawdziwe.

5.24 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny wdrożyć przepisy, na mocy których osoba, która inicjuje i reguluje umownie z drugą stroną (np. konsolidatorem, spedytorem czy armatorem) przewóz ładunku drogą morską na terytorium innego państwa musi przedstawić tej stronie kompletne i dokładne informacje na temat wysyłki ładunku.

Rozdział 6 – Zdrowie publiczne i kwarantanna, włączając środki fitosanitarne i weterynaryjne

A. Postanowienia ogólne

6.1 **Norma.** Władze publiczne państwa niebędącego stroną Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych podejmują starania, aby stosować postanowienia tych przepisów, które są istotne dla przewozów międzynarodowych.

6.1.1 **Norma.** Władze publiczne państwa niebędącego stroną norm i przepisów określonych przez Światową Organizację Zdrowia Zwierząt oraz w Międzynarodowej konwencji ochrony roślin podejmują starania, aby stosować postanowienia tych norm i przepisów dotyczące przewozów międzynarodowych.

6.2 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy, które mają pewne wspólne interesy ze względu na ich uwarunkowania geograficzne, zdrowotne, socjalne lub ekonomiczne, powinny zawrzeć specjalne porozumienia zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi, jeżeli takie porozumienia ułatwiają stosowanie powyższych przepisów, w szczególności m.in. w zakresie:

- (a) bezpośredniej i szybkiej wymiany informacji dotyczących zdrowia publicznego między sąsiadującymi terytoriami różnych państw;
- (b) środków zdrowotnych, które mają zostać zastosowane w międzynarodowym ruchu przybrzeżnym oraz w międzynarodowym ruchu na wodach będących pod ich zwierzchnictwem i jurysdykcją;
- (c) środków zdrowotnych, które mają zostać zastosowane na przyległych terytoriach różnych państw w ich wspólnej granicy;
- (d) uzgodnień dotyczących przewozu zakażonych osób lub zwłok ludzkich środkami transportu specjalnie przystosowanymi do tego celu; oraz
- (e) deratyzacji, dezynsekcji, dezynfekcji, dekontaminacji lub innego działania mającego uczynić towary i statek wolnymi od czynników chorobotwórczych.

6.3 **Zalecona praktyka.** W przypadku gdy w odniesieniu do transportu niektórych zwierząt, roślin lub pochodzących od nich produktów spożywczych albo innych artykułów regulowanych wymagane są świadectwa sanitarne lub fitosanitarne albo podobne dokumenty,

wymagania władz publicznych dotyczące takich świadectw i dokumentów oraz ich treści powinny być technicznie uzasadnione, precyzyjne, zwięzłe i szeroko publikowane. Umawiające się Rządy powinny współpracować w celu harmonizacji takich wymagań, w tym umożliwienia podawania wymaganych informacji drogą elektroniczną.

6.4 **Norma.** Władze publiczne dążą do współpracy z armatorami w celu zapewnienia przestrzegania wszelkich wymagań, w tym zawartych w Międzynarodowych Przepisach Zdrowotnych, zgodnie z którymi organy ochrony zdrowia w porcie, do którego zmierza statek mają być niezwłocznie informowane drogą elektroniczną o wystąpieniu na jego pokładzie choroby w celu ułatwienia zabezpieczenia obecności specjalnego personelu i sprzętu medycznego niezbędnego do przeprowadzenia procedur zdrowotnych w chwili wejścia statku.

6.4.1 **Norma.** Umawiające się Rządy (publiczne władze zdrowotne) nie odmawiają statkom swobody ruchu ze względów zdrowia publicznego. W szczególności, statkom nie uniemożliwia się zaokrętowywania i wyokrętowywania osób, wyładunku i załadunku zasobów oraz ładunków, ani zabierania paliwa, wody, pożywienia i zaopatrzenia. Umawiające się Rządy mogą uzależnić udzielenie swobody ruchu od przeprowadzenia kontroli, a w przypadku wykrycia na pokładzie statku źródła zakażenia lub skażenia, od przeprowadzenia niezbędnej dezynfekcji, dekontaminacji, dezynsekcji lub deratyzacji, albo podjęcia innych środków niezbędnych dla zapobieżenia rozprzestrzenieniu się zakażenia lub skażenia.

6.4.2 **Zalecona praktyka.** Z zastrzeżeniem przeprowadzenia oceny zagrożenia dla zdrowia publicznego, władze publiczne mogą zażądać wykonania kontroli bagażu, ładunku, kontenerów, towarów, paczek pocztowych i zwłok ludzkich przy wejściu lub wyjściu statku, zgodnie z obowiązującymi umowami międzynarodowymi i stosownymi artykułami Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych, a także z odpowiednim uwzględnieniem Zalecanej praktyki 5.5.

6.5 **Norma.** Władze publiczne dokonują uzgodnień umożliwiających wszystkim biurom podróży i innym zainteresowanym osobom udostępnianie pasażerom, z odpowiednim wyprzedzeniem przed wypłynięciem, wykazów szczepień i działań profilaktycznych wymaganych przez władze publiczne zainteresowanych krajów, a także Międzynarodowej Książeczki Szczepień zgodnej z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi. Władze publiczne podejmują wszelkie możliwe środki, aby osoby szczepiące się korzystały z Międzynarodowej Książeczki Szczepień w celu zapewnienia jednolitej akceptacji tych osób.

6.6 **Zalecona praktyka.** Władze publiczne powinny zapewnić udogodnienia dla wypełniania Międzynarodowej Książeczki Szczepień, a także udogodnienia dotyczące szczepień w możliwie jak największej liczbie miejsc.

6.7 **Norma.** Publiczne władze zdrowotne zapewniają, aby środki i formalności zdrowotne i fitosanitarne były natychmiast inicjowane, bezzwłocznie realizowane i stosowane bez żadnej dyskryminacji.

6.8 **Zalecona praktyka.** Dla zapewnienia sprawnego obrotu morskiego, władze publiczne powinny utrzymywać, w możliwie jak największej liczbie portów, odpowiednie obiekty służące administrowaniu zdrowiem publicznym oraz realizacji środków z zakresu kwarantanny zwierząt i roślin.

6.8 *bis* **Norma.** Umawiające się Rządy i odpowiednie władze zapewniają, aby członkowie załogi statku, którzy wymagają pilnej opieki medycznej przebywając na ich terytorium uzyskali dostęp do zaplecza medycznego na lądzie, a także aby załoga statku mogła uzupełnić zaopatrzenie medyczne podczas postoju statku w porcie.

6.9 **Norma.** W możliwie jak największej liczbie portów utrzymywane jest takie łatwo dostępne zaplecze medyczne, jakie może być uzasadnione i niezbędne w leczeniu nagłych przypadków wśród załóg i pasażerów.

6.9 *bis* **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i odpowiednie władze powinny ułatwić szybkie i sprawne wyokrętowanie załogi w celu udzielenia jej opieki medycznej w obiektach medycznych na brzegu, włączywszy w to dostęp do recept, a także powinny zapewnić, aby działania te były sprawnie zarządzane dzięki dobrej komunikacji i współpracy między statkiem i odpowiednimi władzami na brzegu.

6.9 *ter* **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i odpowiednie władze powinny zapewnić, aby załogę statku niezwłocznie przyjęto do przychodni i szpitali na lądzie, bez sprawiania trudności i niezależnie od ich narodowości, wyznania czy bandery statku, a także, o ile to możliwe, dokonać uzgodnień dla zapewnienia ewentualnego dalszego leczenia uzupełniającego opiekę udzieloną w obiektach medycznych dostępnych załodze statku.

6.10 **Norma.** Z wyłączeniem przypadków nagłych stanowiących poważne zagrożenie dla zdrowia publicznego albo zdrowia roślin lub zwierząt, władze publiczne nie uniemożliwiają statkowi wyładunku ani załadunku zasobów statku lub ładunków z innych powodów dotyczących zdrowia publicznego albo zdrowia roślin lub zwierząt.

B. Reagowanie na zagrożenie zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym

6.11 **Norma.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze pozwalają statkom i portom, w najszerszym możliwym zakresie, na zachowanie pełnej operacyjności w celu utrzymania całkowitej funkcjonalności łańcuchów dostaw podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym, zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi i wszelkimi odpowiednimi zaleceniami WHO.

6.12 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny ułatwiać ciągłą działalność statków, a także portów będących pod ich jurysdykcją, w celu umożliwienia przewozu ładunków drogą morską tak, aby zapobiec zakłóceniu łańcuchów dostaw i umożliwić dalsze działanie gospodarki światowej podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym.

6.13 **Zalecona praktyka.** Przy realizacji polityki i podejmowaniu środków na rzecz ochrony zdrowia publicznego, Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym unikać również zbędnych ingerencji w działania statków i portów, w tym w ruch załóg statków na potrzeby wymiany załóg, repatriacji i podróży, a także w szeroko rozumianą funkcjonalność ekosystemów portowych (terminali, magazynów, usług transportu kolejowego i drogowego itp.).

6.14 **Zalecona praktyka.** Przy realizacji polityki i podejmowaniu środków na rzecz ochrony zdrowia publicznego, Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny angażować się w rozmowy z odpowiednimi interesariuszami z ich krajowych sektorów żeglugowych i portowych na temat koordynacji, uzgodnień i wszelkich planów awaryjnych w zakresie zabezpieczenia ciągłości ułatwień dla obrotu morskiego, w tym w zakresie połączeń między portami i lokalizacjami w głębi lądu, podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym.

6.15 **Norma.** Władze publiczne w miarę możliwości udzielają statkom, przed ich przybyciem do portu lub kotwicowiska na swoim terytorium, odpowiednich informacji o mających zastosowanie środkach zdrowia publicznego tak, aby umożliwić statkom wdrożenie odpowiednich planów i procedur oraz udzielenie załogom niezbędnych wytycznych.

6.16 **Zalecona praktyka.** Zachęca się Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze do udzielania statkom odwiedzającym porty i kotwicowiska będące na ich terytorium informacji dotyczących zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym, w tym zalecanych środków ochrony zdrowia publicznego opartych na wskazówkach naukowych lub medycznych (np. na temat standardowych środków zapobiegania zakażeniom, osobistego wyposażenia ochronnego czy procedur czyszczenia i dezynfekcji).

6.17 **Zalecona praktyka.** Bez uszczerbku dla stosownych artykułów Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych (2005 r.), Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny wymagać, aby kapitanowie statków odwiedzających porty lub kotwicowiska na ich terytorium:

- a) zgłaszali odpowiedniemu organowi w porcie, możliwie najwcześniej przed wejściem do niego, wszelkie zaistniałe na pokładzie przypadki chorób lub objawów związane z zagrożeniem zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym, używając w tym celu morskiej deklaracji o stanie zdrowia zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi;
- b) regularnie monitorowali personel pokładowy pod kątem wystąpienia jakichkolwiek objawów podczas postoju statku w porcie lub na kotwicowisku; oraz
- c) zgłaszali odpowiedniemu organowi w porcie wszelkie zmiany okoliczności dotyczących zdrowia personelu pokładowego.

6.18 **Norma.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze zapewniają, w najszerszym możliwym zakresie, bezpieczne połączenie w relacji statek-ląd podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym.

6.19 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny ocenić wszelkie zagrożenia dla statków i portów podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym oraz zapewnić sprawne zarządzanie dzięki dobrej komunikacji i współpracy między statkiem i odpowiednimi władzami na brzegu.

6.20 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny również zapewnić, aby polityka i środki ochrony zdrowia publicznego realizowane podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym nie stanowiły przeszkody w świadczeniu statkom niezbędnych usług, w tym dostaw zapasów, zaopatrzenia lub części zamiennych.

6.21 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny brać pod uwagę zalecenia Organizacji dotyczące zapewnienia, w najszerszym możliwym zakresie, bezpiecznego styku w relacji statek-ląd między personelem statku i personelem lądowym.

6.22 **Norma.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze zapewniają, aby pracownicy portowi i znajdujące się na ich terytorium załogi statków, niezależnie od narodowości i bandery statku, zostali uznani za pracowników kluczowych (lub równoważnych) świadczących niezbędne usługi podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym.

6.23 **Norma.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze nadal ułatwiają, zgodnie ze stosownymi międzynarodowymi przepisami morskimi i w najszerszym możliwym zakresie, wymianę załóg statków, w tym ich podróż i repatriację, podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym, stosując w tym względzie środki zdrowia publicznego oraz zapewniając dostęp do wiz zgodnie ze stosownym ustawodawstwem krajowym i procedurami.

6.24 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy i ich odpowiednie władze powinny uwzględniać zalecenia Organizacji dotyczące ułatwiania wymiany załóg statków i podróży członków załóg statków podczas trwania zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym.

Rozdział 7 – Postanowienia różne

A. Gwarancje i inne formy zabezpieczenia

7.1 **Zalecona praktyka.** W przypadku gdy władze publiczne wymagają od armatorów gwarancji lub innych form zabezpieczenia zobowiązań na mocy przepisów celnych, imigracyjnych, dotyczących zdrowia publicznego, kwarantanny rolniczej lub innych podobnych przepisów obowiązujących w danym państwie, w miarę możliwości stosują one pojedynczą kompleksową gwarancję lub inną formę zabezpieczenia.

B. Obsługa w portach

7.2 **Zalecona praktyka.** Zwyczajowe czynności urzędowe władz publicznych powinny być świadczone nieodpłatnie w czasie normalnych godzin pracy. Władze publiczne powinny ustalić zwyczajowe godziny pracy związane z obsługą portów odpowiadające typowym okresom wzmożonej pracy.

7.3 **Norma.** Umawiające się Rządy podejmują wszelkie wykonalne środki w celu zorganizowania normalnej obsługi przez władze publiczne w portach dla uniknięcia zbędnych opóźnień statków po ich wejściu lub w przypadku gotowości do wyjścia, a także do minimum skracają czas realizacji formalności, pod warunkiem, że z wystarczającym wyprzedzeniem otrzymają powiadomienie o przewidywanym czasie wejścia (ETA) lub wyjścia (ETD) statku.

7.4 **Norma.** Władze zdrowotne nie pobierają żadnych opłat z tytułu badań lekarskich ani uzupełniających, niezależnie od tego czy są to badania bakteriologiczne czy inne, przeprowadzanych o dowolnej porze dnia i nocy, jeżeli badania te są wymagane dla stwierdzenia stanu zdrowia badanej osoby, ani z tytułu wizyty i kontroli na statku dla potrzeb kwarantanny, z wyłączeniem inspekcji statku w celu wydania lub przedłużenia ważności świadectwa kontroli statku i zwolnienia z zabiegów sanitarnych lub świadectwa kontroli statku i zastosowanych zabiegów sanitarnych, ani też nie pobierają opłat z tytułu szczepień i wydawania stosownych świadectw dla osób przybywających statkiem. Jednakże w przypadku, gdy wobec statku, jego załogi lub pasażerów konieczne jest podjęcie innych środków niż wymienione powyżej, a władze zdrowotne pobierają z tego tytułu opłaty, to opłaty te są uiszczane według jednolitej taryfy obowiązującej na całym terytorium, przy czym każda opłata:

- (a) jest zgodna z tą taryfą;
- (b) nie przekracza faktycznych kosztów udzielonego świadczenia; oraz
- (c) jest pobierana bez rozróżnienia co do narodowości, miejsca pobytu lub zamieszkania osoby, której dotyczy oraz niezależnie od bandery, rejestracji i właściciela statku.

Taryfę oraz wszelkie jej zmiany publikuje się co najmniej 10 dni przed rozpoczęciem pobierania na jej podstawie jakichkolwiek opłat.

7.5 **Zalecona praktyka.** Jeżeli obsługa przez władze publiczne odbywa się poza zwykłymi godzinami pracy, o których mowa w Zalecanej praktyce 7.2, powinna być ona

świadczona na rozsądnych warunkach i nie przekraczać faktycznych kosztów świadczonych usług.

7.6 **Norma.** Jeżeli jest to uzasadnione wielkością ruchu w porcie, władze publiczne zapewniają usługi wystarczające do załatwienia formalności dotyczących zarówno ładunku jak i bagażu, niezależnie od jego wartości i rodzaju.

7.7 **Zalecona praktyka.** Umawiające się Rządy powinny podejmować starania w celu zawarcia uzgodnień, na mocy których jeden Rząd udziela innemu Rządowi pewnych ułatwień przed lub w trakcie podróży w celu sprawdzenia statku, pasażerów, załogi, bagaży, ładunku i dokumentacji dla potrzeb celnych, imigracyjnych albo związanych ze zdrowiem publicznym lub kwarantanną roślin lub zwierząt, jeżeli działania takie ułatwią odprawę po przybyciu do drugiego państwa.

C. Pomoc w nagłych wypadkach

7.8 **Norma.** Władze publiczne ułatwiają wejście i wyjście statków biorących udział w:

- działaniach podejmowanych w związku ze zdrowiem publicznym;
- usuwaniu skutków klęsk żywiołowych;
- ratowaniu osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu w celu udzielenia tym osobom schronienia;
- zwalczaniu i zapobieganiu zanieczyszczenia morza; lub
- innych nagłych działaniach prowadzonych w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa populacji lub ochronie środowiska morskiego.

7.9 **Norma.** Władze publiczne ułatwiają, w najszerszym możliwym zakresie, wjazd i odprawę osób, ładunków, materiałów i wyposażenia wymaganych w reagowaniu na sytuacje opisane w Normie 7.8.

7.9.1 **Zalecona praktyka.** W sytuacjach opisanych w Normie 7.8, władze publiczne nie powinny wymagać zgłoszeń, o których mowa w Normie 2.1, z wyłączeniem zgłoszenia ogólnego, jeżeli jest niezbędne. W takich sytuacjach władze publiczne powinny odstąpić od terminów i wszelkich stosownych kar dotyczących składania tego zgłoszenia.

7.10 **Norma.** Władze publiczne zapewniają szybką odprawę celną sprzętu specjalistycznego niezbędnego do wdrożenia środków bezpieczeństwa i ochrony.

D. Krajowe komitety ułatwień

7.11 **Zalecona praktyka.** Każdy Umawiający się Rząd powinien rozważyć ustanowienie, w ścisłej współpracy z branżą morską, krajowego programu ułatwień w transporcie morskim opartego na wymaganiach w tym zakresie zawartych w niniejszym załączniku, a także zapewnić, aby celem tego programu ułatwień było przyjęcie wszystkich praktycznych środków dla ułatwienia ruchu statków, ładunków, załóg, pasażerów, poczty i zasobów przez usunięcie zbędnych przeszkód i opóźnień.

7.12 **Zalecona praktyka.** Każdy Umawiający się Rząd powinien utworzyć krajowy komitet ułatwień w transporcie morskim lub podobny krajowy organ koordynujący, w celu zachęcania do przyjmowania i wdrażania działań upraszczających między poszczególnymi

rządowymi resortami, agencjami i innymi organizacjami, które zajmują się lub są odpowiedzialne za różne aspekty międzynarodowego obrotu morskiego, jak również między władzami portowymi, obiektami i terminalami portowymi oraz armatorami.

DODATEK 1*

Maksymalny zakres informacji, jakich władze publiczne mogą wymagać w odniesieniu do zgłoszeń (Norma 2.1bis)

Elementy informacji	Zgłoszenie ogólne	Zgłoszenie ładunku	Zgłoszenie zasobów statku	Zgłoszenie rzeczy załogi	Lista załogi	Lista pasażerów	Manifest ładunków niebezpiecznych
Informacje uwierzytelniające							
Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera	23	10	12	9	18	19	16
Informacje o podróży							
Wejście lub wyjście	Pole wyboru	Pole wyboru	Pole wyboru		Pole wyboru	Pole wyboru	
Numer podróży	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Data i czas wejścia, faktyczne	3		3		3	3	
Data i czas wejścia, przewidywane	3		3		3	3	
Data i czas wyjścia, faktyczne	3		3		3	3	
Data i czas wyjścia, przewidywane	3		3		3	3	
Krótkie dane o podróży	11						
Poprzedni port zawinięcia	6		5		5		
Następny port zawinięcia	6		5				
Port przybycia	2		2		2	2	
Port wyjścia	2		2		2	2	
Port wylądunku		5					4
Port załadunku		5					3
Okres postoju w porcie			7				
Poprzedni port zawinięcia	11						
Kolejny port zawinięcia	11						

* Liczby w kolumnach wskazują liczby przypisane odpowiednim elementom informacji w papierowych zgłoszeniach FAL (zob. dodatek 2).

Elementy informacji	Zgłoszenie ogólne	Zgłoszenie ładunku	Zgłoszenie zasobów statku	Zgłoszenie rzeczy załogi	Lista załogi	Lista pasażerów	Manifest ładunków niebezpiecznych
Informacje o statku							
Port rejestracji	7						
Sygnat wywoławczy statku	1.3		1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Państwo bandery statku	4	3	4	2	4	4	2
Pojemność brutto statku	9						
Numer IMO statku	1.2.	1.2.	1.2.	1.2	1.2.	1.2.	1.2.
Nazwa statku	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Pojemność netto statku	10						
Nazwa artykułu zasobów statku			8				
Umiejscowienie zasobów statku na pokładzie			10				
Ilość zasobów statku na pokładzie			9				
Rodzaj statku	1.1						
Data wydania certyfikatu okrętowego	7						
Numer certyfikatu okrętowego	7						
Nazwa i dane kontaktowe agenta morskiego	8						16
Informacje o załodze i pasażerach							
Nazwisko kapitana	5	4					
Liczba załogi	13						
Liczba pasażerów	14						
Liczba osób na statku			6				
Ilość rzeczy załogi na pokładzie				7			
Opis rzeczy załogi				7			
Kolejny numer rzeczy załogi				3			
Stanowisko członka załogi				6	9		
Wskaźnik pasażera w tranzyście						18	

Elementy informacji	Zgłoszenie ogólne	Zgłoszenie ładunku	Zgłoszenie zasobów statku	Zgłoszenie rzeczy załogi	Lista załogi	Lista pasażerów	Manifest ładunków niebezpiecznych
Port zakończenia podróży pasażera						17	
Port rozpoczęcia podróży pasażera						15	
Numer wizy pasażera						16	
Kraj urodzenia osoby					12	9	
Data urodzenia osoby					11	8	
Nazwisko osoby				4	7	5	
Płeć osoby					13	10	
Imiona osoby				5	8	6	
Data upływu ważności dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży osoby					17	14	
Państwo wydania dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży osoby					16	13	
Numer dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży osoby					15	12	
Rodzaj dokumentu tożsamości lub dokumentu tożsamości osoby					14	11	
Obywatelstwo osoby							
Kolejny numer osoby na pokładzie					10	7	
Miejsce urodzenia osoby					6		
Informacje o ładunku					12	9	
Krótki opis ładunku	12						
Opis elementu ładunku		7					
Objętość brutto elementu ładunku		9					
Waga brutto elementu ładunku		8					
Kod Systemu Zharmonizowanego (HS) elementu ładunku		7					
Oznaczenia i numery elementu ładunku		6					7
Liczba opakowań elementu ładunku		7					
Rodzaj opakowania elementu ładunku		7					
Dodatkowe informacje o ładunkach niebezpiecznych							12
Numer EmS ładunku niebezpiecznego							15

Elementy informacji	Zgłoszenie ogólne	Zgłoszenie ładunku	Zgłoszenie zasobów statku	Zgłoszenie rzeczy załogi	Lista załogi	Lista pasażerów	Manifest ładunków niebezpiecznych
Temperatura zapłonu ładunku niebezpiecznego							12
Klasa zagrożenia IMO ładunku niebezpiecznego							10
Rodzaj substancji zanieczyszczającej środowisko morskie zawartej w ładunku niebezpiecznym							12
Masa ładunku niebezpiecznego							14
Liczba opakowań ładunku niebezpiecznego							13
Rodzaj opakowań ładunku niebezpiecznego							13
Grupa ładunkowa ładunku niebezpiecznego							11
Właściwa nazwa przewozowa ładunku niebezpiecznego							9
Numer referencyjny spedytora ładunku niebezpiecznego							6
Ryzyka dodatkowe ładunku niebezpiecznego							10
Specyfikacje techniczne ładunku niebezpiecznego							9
Numer ONZ ładunku niebezpiecznego							8
Objętość ładunku niebezpiecznego							14
Miejsce zasztauowania na statku							5
Numer umowy przewozowej		Numer konosamentu					
Numer identyfikacyjny wyposażenia przewozowego		6					7
Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)							7
Ogólne							
Jednostka miary		8 9					12 14
Uwagi	15						

DODATEK 2

Zgłoszenia, które w wyjątkowych okolicznościach mogą być wymagane przez władze publiczne w formie papierowej (Norma 2.11)

ZGŁOSZENIE OGÓLNE
(Formularz 1 IMO FAL)

		<input type="checkbox"/> Przybycie	<input type="checkbox"/> Wyjście
1.1 Nazwa i rodzaj statku		1.2 Numer IMO	
1.3 Sygnał wywoławczy		1.4 Numer podróży	
2. Port przybycia/wyjścia		3. Data i czas przybycia/wyjścia	
4. Państwo bandery statku	5. Nazwisko kapitana	6. Poprzedni port zawinięcia/Następny port zawinięcia	
7. Certyfikat okrętowy (data; numer) i port macierzysty		8. Nazwa i dane kontaktowe agenta statku	
9. Pojemność brutto	10. Pojemność netto		
11. Krótkie dane o podróży (poprzednie i kolejne porty zawinięcia, podkreślić, gdzie pozostały ładunek będzie wyładowany)			
12. Krótki opis ładunku			
13. Liczba załogi	14. Liczba pasażerów	15. Uwagi	
Załączone dokumenty (wskazać liczbę kopii)			
16. Zgłoszenie ładunku	17. Zgłoszenie zasobów statku		
18. Lista załogi	19. Lista pasażerów	20. Zapotrzebowanie statku w zakresie urządzeń odbiorczych odpadów i pozostałości	
21. Zgłoszenie rzeczy załogi (tylko na przybycie)	22. Morska deklaracja o stanie zdrowia (tylko na przybycie)		
23. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera			

ZGŁOSZENIE ŁADUNKU
(Formularz 2 IMO FAL)

		Przybycie		Wyjście	Nr strony
1.1 Nazwa statku		1.2 Numer IMO			
1.3 Numer podróży		2. Port, w którym zostało sporządzone zgłoszenie			
3. Państwo bandery statku		4. Nazwisko kapitana			
5. Port załadunku/Port wyładunku					
B/L No	6. Znaki i numery	7. Liczba i rodzaj opakowań; opis towarów lub, jeżeli jest dostępny, kod Systemu Zharmonizowanego (HS)		8. Waga brutto	9. Wymiary
10. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera					

ZGŁOSZENIE ZASOBÓW STATKU (Formularz 3 IMO FAL)

		Przybycie	Wyjście	Nr strony
1.1 Nazwa statku		1.2 Numer IMO		
1.3 Sygnał wywoławczy		1.4 Numer podróży		
2. Port przybycia/wyjścia		3. Data przybycia/wyjścia		
4. Państwo bandery statku		5. Poprzedni/Następny port zawinięcia		
6. Liczba osób na statku		7. Okres postoju		
8. Nazwa artykułu	9. Ilość	10. Miejsce składowania	11. Do użytku służbowego	
12. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera				

ZGŁOSZENIE RZECZY ZAŁOGI
(Formularz 4 IMO FAL) Nr strony

1.1 Nazwa statku			1.2 Numer IMO		
1.3 Sygnał wywoławczy			1.4 Numer podróży		
2. Państwo bandery statku					
3. Nr	4. Nazwisko	5. Imiona	6. Stanowisko	7. Rzeczy niepodlegające zwolnieniu celnemu i podatkowemu lub podlegające zakazom lub ograniczeniom	8. Podpis
9. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera					

LISTA ZAŁOGI
(Formularz 5 IMO FAL)

										<input type="checkbox"/> Przybycie	<input type="checkbox"/> Wyjście	<input type="checkbox"/> Nr strony						
1.1 Nazwa statku							1.2 Numer IMO			1.3 Sygnal wywoławczy			1.4 Numer podróży					
2. Port przybycia/wyjścia										3. Data przybycia/wyjścia			4. Państwo bandery statku			5. Ostatni port zawinięcia		
6. Nr	7. Nazwisko	8. Imiona	9. Stanowisko	10. Narodowość	11. Data urodzenia	12. Miejsce urodzenia a	13. Płeć	14. Rodzaj dokumentu tożsamości	15. Numer dokumentu tożsamości	16. Państwo wydania dokumentu tożsamości	17. Data upływu ważności dokumentu tożsamości							
18. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera																		

LISTA PASAŻERÓW
(Formularz 6 IMO FAL)

1.1 Nazwa statku		1.2 Numer IMO		Wejście		Wyjście		Nr strony						
		1.3 Sygnał wywoławczy												
1.4 Numer podróży			2. Port przybycia/wyjścia				3. Data przybycia/wyjścia				4. Państwo bandery statku			
5. Nazwisko	6. Imiona	7. Narodowość	8. Data urodzenia	9. Miejsce urodzenia	10. Płeć	11. Rodzaj dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży	12. Numer seryjny dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży	13. Państwo wydania dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży	14. Data upływu ważności dokumentu tożsamości lub dokumentu podróży	15. Port rozpoczęcia podróży	16. Numer wizy, stosownie do przypadku	17. Port zakończenia podróży	18. Czy jest pasażerem tranzytowym, czy nie?	
19. Data i podpis kapitana, upoważnionego agenta lub oficera														

DODATEK 3

Formularz dotyczący danych pasażera bez biletu, o którym mowa w Zalecanej praktyce 4.6.2

<p>INFORMACJE O STATKU</p> <p>Nazwa statku:</p> <p>Numer IMO:</p> <p>Bandera:</p> <p>Towarzystwo żeglugowe:</p> <p>Adres towarzystwa żeglugowego:</p> <p>Agent w następnym porcie:</p> <p>Adres agenta:</p> <p>IRCS (Międzynarodowy radiowy sygnał wywoławczy):</p> <p>Uznany numer identyfikacyjny ruchomych usług satelitarnych:</p> <p>Port rejestracji:</p> <p>Nazwisko kapitana:</p>	<p>Data urodzenia:</p> <p>Miejsce urodzenia:</p> <p>Narodowość deklarowana:</p> <p>Miejsce zamieszkania:</p> <p>Kraj stałego zamieszkania:</p> <p>Rodzaj dokumentu tożsamości, np. nr paszportu:</p> <p>Nr dowodu osobistego lub nr książeczki żeglarskiej:</p> <p>Jeżeli jest,</p> <p>Data wydania:</p> <p>Miejsce wydania:</p> <p>Data upływu ważności:</p> <p>Wydany/-a przez:</p> <p>Fotografia pasażera bez biletu:</p>	
<p>DANE PASAŻERA BEZ BILETU</p> <p>Data/czas znalezienia na pokładzie statku:</p> <p>Miejsce zaokrętowania:</p> <p>Kraj zaokrętowania:</p> <p>Data/czas zaokrętowania:</p> <p>Zamierzone ostateczne miejsce przeznaczenia</p> <p>Powody zaokrętowania podane przez pasażera bez biletu:</p> <p>Nazwisko:</p> <p>Imię:</p> <p>Znany jako:</p> <p>Płeć:</p>	<table border="1" data-bbox="813 1272 1034 1545"> <tr> <td data-bbox="813 1272 1034 1545">Fotografia, jeżeli jest dostępna</td> </tr> </table> <p>Ogólny rysopis pasażera bez biletu:</p>	Fotografia, jeżeli jest dostępna
Fotografia, jeżeli jest dostępna		
<p>Język ojczysty:</p> <p>W mowie:</p> <p>W czytaniu:</p> <p>W piśmie:</p>	<p>Inne języki:</p> <p>W mowie:</p> <p>W czytaniu:</p> <p>W piśmie:</p>	

Pozostałe informacje:

Sposób zaokrętowania, wskazać także inne osoby zaangażowane (np. członkowie załogi, robotnicy portowi), wskazując czy pasażer bez biletu był schowany w ładunku/kontenerze, czy na statku:

Spis rzeczy posiadanych przez pasażera bez biletu:

Oświadczenie złożone przez pasażera bez biletu:

Oświadczenie złożone przez kapitana (w tym wszelkie uwagi o wiarygodności informacji podanych przez pasażera bez biletu).

Data/-y przesłuchania:

Podpis pasażera bez biletu:

Podpis kapitana

Data:

Data:

RESOLUTION FAL.14(46)
(adopted on 13 May 2022)

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

HAVING CONSIDERED, at its forty-sixth 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 2024 unless, prior to 1 October 2023 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 ALSO 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**

The complete text of the annex to the Convention is replaced by the following:

"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:

Actual time of arrival (ATA). The date and time when a ship first comes to rest, whether at an anchorage or at a dock, in a port.

Actual time of departure (ATD). The date and time when a ship departs from a location, whether from an anchorage or from a dock, in a port.

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.

Authenticate. To establish and verify a claimed identity of the information provider or to verify the authenticity of the exchanged message(s).

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 other formalities necessary to:

- (a) permit goods to be imported, 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, personal items in everyday use and other articles, which may include currency, belonging to the crew and carried on the ship.

Crew member. Any person 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 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.

Declaration. Information provided by electronic means or, in exceptional circumstances, by non-electronic means to fulfil reporting requirements in accordance with Standard 2.1.

Estimated time of arrival (ETA). The date and time when a ship is expected to arrive at a specific geographical position, e.g. a port, an anchorage or a pilot boarding area in the vicinity of the port.

Estimated time of departure (ETD). The date and time when a ship is expected to depart from a specific geographical position, e.g. a port or an anchorage in the vicinity of the port.

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.

Manifest. Summary of various information 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 or 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 or 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/facility, offshore terminal, ship and repair yard or roadstead which is normally used for the loading, unloading of cargo, embarkation and disembarkation of passengers, repair and anchoring of ships, or any other place at which a ship can call.

Postal items. Letter-post and parcels, as described in the Acts of the Universal Postal Union currently in force, tendered to be carried by a ship for carriage by the designated operator of the country of origin and intended for delivery to the designated operator of the country of destination 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.

Regulated article. Plant, animal product, food product or plant product, storage place, packaging, conveyance, container, soil and any other organism, object or material capable of harbouring or spreading pests or diseases, deemed to require sanitary or phytosanitary measures, particularly where international maritime transportation is involved.

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 and national regulations to improve security on board ships and in port areas and

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. The owner of the ship or any other organization or person such as the manager or the bareboat charterer who has assumed the responsibility for operation of the ship, and any person acting on its behalf, excluding the ship agent.

Ship's documents. Certificates and other documents, including those in electronic form, which must be made available by a ship's master 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. An environment that allows for the submission or provision of standardized and harmonized information and declarations to a single entry point, typically by electronic means.

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.

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.

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 multimodal 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 diseases and their vectors or pests affecting humans, animals or plants.

1.1 **Standard.** In relation to the formalities, documentary requirements and procedures on the arrival, stay and departure of ships engaged in international voyages, public authorities shall require only the minimum necessary information.

1.1.1 *Not in use.*

1.2 *Not in use.*

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, cargo and persons or property on board.

C. Systems for the electronic exchange of information

1.3**bis** **Standard.** Public authorities shall establish, maintain and use systems for the electronic exchange of information.

1.3**ter** **Standard.** Public authorities, when introducing or changing 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 is made mandatory. A period of no less than 12 months shall be given for transition to a new system from the time all functional and technical specifications have been published.

Any new or changed system shall be technologically neutral and be compatible with other systems.

1.3**quart** **Standard.** Public authorities shall, during the transitional period referred to in 1.3**ter**, accommodate the provision of required information for clearance processes by alternative means.

When introducing new electronic message formats, public authorities shall continue to allow for the usage of existing electronic message formats for a time period to be determined in consultation with the parties concerned.

1.3**quin** **Standard.** Public authorities shall introduce arrangements to enable the provision of all the information required in accordance with Standard 2.1 to a "single window" by electronic means.

Consideration shall 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 and other provisions, as appropriate.

1.3~~sect~~ **Standard.** Public authorities shall combine or coordinate the electronic transmission of the data required on the arrival, stay and departure of ships, so as to ensure that information is submitted or provided only once and reused to the maximum extent possible.

1.4 *Not in use.*

1.5 *Not in use.*

1.6 *Not in use.*

1.6~~bis~~ **Standard.** For the electronic exchange of information to facilitate clearance processes, information required by public authorities for the arrival, stay and departure of the ship, persons and cargo shall be required to be submitted in conformity with internationally agreed standards, including UN Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT) Standards, the World Customs Organization (WCO) Data Model or International Standards Organization (ISO) Standards, taking into account the guidance developed by the Organization.

1.6~~ter~~ *Not in use*

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 digitalized;
- (d) adapt these systems for multimodal applications;
- (e) take appropriate steps to minimize the cost of implementing these systems to all parties concerned; and
- (f) endeavour to ensure compatibility and interoperability 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 interoperability between the systems of public authorities and other parties concerned.

1.8 **Standard.** Electronic transmission of required information shall be accepted from any location as long as the provider of the information has been certified and authenticated pursuant to the applicable requirements. Usage of a service provider in the jurisdiction to which the information is provided may not be required.

1.8.1 **Recommended Practice.** Information regarding certification and authentication requirements should be publicly and electronically available.

1.8.2 **Standard.** Public authorities shall accept the declarations referred to in Standard 2.1 when they are authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned.

D. Illicit activities

1.9 **Recommended Practice.** Public authorities should seek to establish cooperation arrangements with shipowners and other parties concerned to improve their ability to combat illicit activities, including, but not limited to, drug smuggling and the illicit trafficking in wildlife, while providing enhanced facilitation. Such arrangements could be based on the World Customs Organization Memoranda of Understanding, the Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES) and the associated guidelines.

E. Maritime corruption

1.9**bis** **Standard.** Contracting Governments shall encourage public authorities to assess the risks of corruption associated with the ship-shore interface in ports and address them by developing and implementing preventive measures to strengthen integrity, transparency and accountability. Public authorities shall also coordinate efforts to detect, investigate and sanction corruption related to ships' calls in the port, through national and international cooperation.

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.

F. 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.

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. To meet the information needs and regulatory requirements of the public authorities, the information to be provided by the shipowner is for ease of comprehension assembled in the declarations presented in this section. The information structured for electronic transmission might not necessarily correlate with these declarations. Specifically, the principles of transmitting once only and maximum reuse of the same information shall apply throughout. Nor do the declarations prejudice the method for making the information available to the public authorities concerned. This section shall not be read to preclude the public authorities from requiring inspection certificates and other documents, or the information contained in the electronic version of such documents, that must be available on board ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning and other related matters.

A. General

2.1 **Standard.** Public authorities shall not require on arrival or departure of ships to which the Convention applies any declaration other than those described in this section. These declarations could be transmitted separately or in a combined electronic format according to the message implementation guidelines and the requirements of the electronic data exchange system.

The declarations for ship arrival and departure are:

- a) General Declaration
- b) Cargo Declaration
- c) Ship's Stores Declaration
- d) Crew's Effects Declaration
- e) Crew List
- f) Passenger List
- g) Dangerous Goods Manifest
- h) The special declaration for postal items as described in the Acts of the Universal Postal Union currently in force
- i) Maritime Declaration of Health as set forth by the International Health Regulations
- j) Ship Sanitation Control Exemption Certificate or Ship Sanitation Control Certificate or extension as set forth by the International Health Regulations
- k) Security-related information as required under SOLAS regulation XI-2/9.2.2
- l) Advance electronic cargo information for customs risk assessment purposes as set out in the WCO SAFE Framework of Standards
- m) Advance Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities.

2.1**bis** **Standard.** For declarations mentioned in points (a) to (g) of Standard 2.1, public authorities shall not require more than the information shown in appendix 1.

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

2.1.2 **Standard.** Public authorities shall develop procedures for the provision of pre-arrival and pre-departure information to facilitate 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 provision 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 provision 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 *Not in use.*

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

B. Contents and purpose of declarations

2.2 **Standard.** The General Declaration shall be the standard declaration on arrival and departure providing information required by public authorities relating to the ship.

2.2.1 *Not in use.*

2.2.2 *Not in use.*

2.2.3 *Not in use.*

2.3 **Standard.** Without prejudice to Standard 2.3.4, Recommended Practice 2.3.4.1 or advance electronic cargo information requirements for customs risk assessment purposes, the Cargo Declaration shall be the standard declaration on arrival and departure providing information required by public authorities relating to the cargo.

2.3.1 *Not in use.*

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 provided.

2.3.3 *Not in use.*

2.3.4 **Standard.** Public authorities shall, in place of the Cargo Declaration, accept the ship's cargo manifest, if it is provided electronically and contains at least the information required by the public authorities in accordance with appendix 1 and Standard 2.3.2 and is authenticated in accordance with Standard 1.8.2.

2.3.4.1 **Recommended Practice.** As an alternative to Standard 2.3.4, public authorities may accept the transport document, provided it contains at least the information required in accordance with Recommended Practice 2.3.1 and Standard 2.3.2. Such transport document should be authenticated in accordance with Standard 1.8.2.

2.3.5 **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.

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

2.4.1 **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 loaded in the port and covered by another customs document presented for the purpose in that port.

2.5 **Standard.** The Crew's Effects Declaration shall be the standard declaration providing information required by public authorities relating to crew's effects upon arrival. It shall not be required on departure.

2.5.1 **Standard.** Public authorities shall accept the Crew's Effects Declaration when it is authenticated in a manner acceptable to the public authority concerned. For the purpose of onboard verification, the public authorities may require each crew member to verify in a manner acceptable to the public authorities the declaration relating to 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 standard declaration required by public authorities containing information relating to the number and composition of the crew on the arrival and departure of a ship.

2.6.1 **Standard.** Where public authorities require information about the crew of a ship on its departure from the port, the Crew List declared on arrival at the port shall be accepted on departure, provided it is authenticated in accordance with Standard 1.8.2 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.

2.6.2 *Not in use.*

2.6.3 *Not in use.*

2.6.4 *Not in use.*

2.7 **Standard.** The Passenger List shall be the standard declaration required by public authorities containing the information 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 *Not in use.*

2.7.4 *Not in use.*

2.7.5 *Not in use.*

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

2.8.1 *Not in use.*

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

2.10 **Standard.** The Maritime Declaration of Health shall be the standard declaration, which will contain the information required by public authorities on the state of health on board a ship during the voyage and on arrival at a port.

The Maritime Declaration of Health shall be in accordance with the International Health Regulations. In addition, in accordance with the International Health Regulations, a valid Ship Sanitation Control Exemption Certificate or Ship Sanitation Control Certificate or extension shall be provided to public authorities to assess the risk of disease on board the ship.

2.10.1 **Standard.** The report of the security-related information shall be the standard declaration providing public authorities with the information regarding the status of the ship's security.

2.10.2 **Standard.** The Advance Notification Form for Waste Delivery to Port Reception Facilities shall be the standard declaration providing public authorities with the information regarding the ship's waste reception needs.

C. Use of alternative means of reporting, in exceptional circumstances, where means of electronic reporting are unavailable

2.11 **Standard.** In exceptional circumstances where means of electronic transmission are unavailable, public authorities shall have readily available alternative reporting means for a ship's arrival and departure. Public authorities shall make public any alternative reporting means available, to the extent possible.

2.12 *Not in use.*

2.12.1 *Not in use.*

2.12.2 *Not in use.*

2.12.3 *Not in use.*

2.13 **Recommended Practice.** A paper list compiled by the shipowners for their own use should be accepted in place of a paper Passenger List, provided it contains at least the information required in accordance with appendix 1.

Public authorities should likewise accept in place of a paper Cargo Declaration a paper copy of the ship's manifest or of the transport documents, provided they contain at least the information required in accordance with appendix 1.

2.13.1 **Standard.** If in case of exceptional circumstances public authorities determine that the only option available for transmitting the declarations provided for in this annex is 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.

D. 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 declare 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.

E. Completion of declarations

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

2.16 *Not in use.*

2.16.1 **Standard.** Public authorities shall accept a signature, when required, by any electronic means consistent with national laws.

2.17 **Standard.** Public authorities of the country of any intended port of arrival, discharge or transit shall not require any declaration 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.

F. Errors and amendments in declarations and penalties therefor

2.18 **Standard.** Public authorities shall, without delaying the ship, allow correction of errors in a declaration 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 declaration is fully checked and the corrections can be effected without delay.

2.19 **Standard.** If errors are found in the information transmitted, which has been authenticated by or on behalf of a shipowner or master, 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.

G. 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 declarations 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, and any applicable penalties, for the provision of the declarations.

2.24 **Standard.** With regard to ships calling at ports for this purpose and where public authorities require the General Declaration, this declaration shall not contain more information than mentioned in appendix 1 and, wherever possible, shall contain less.

2.25 **Standard.** Where 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.

2.25**bis** **Standard.** The public authorities under the International Health Regulations shall advise the shipowner as far in advance as possible of their intent to apply public health control measures to a ship, and shall provide, where available, written information concerning the methods employed.

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 *Not in use.*

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 identification 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 or 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 or 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 declaration provided for in this annex.

3.5 **Recommended Practice.** Public authorities which require written supplementary information, other than as necessary to complete any declaration 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.** A traveller in possession of an International Certificate of Vaccination or Prophylaxis that conforms to the International Health Regulations containing proof of vaccination against yellow fever shall not be treated as suspect, even if coming from an area where the World Health Organization has determined that a risk of yellow fever transmission is present.

The list of countries and territories requiring proof of yellow fever vaccination and the countries at risk of yellow fever is available on WHO's public website.

3.8 **Recommended Practice.** Medical examination of persons on board or of persons disembarking from ships should normally be limited to those persons for whom there is evidence of an imminent public health risk. Such examinations should be carried out in accordance with the national law and relevant articles of 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 **Recommended Practice.** Among the official documents of identity, a Contracting Government should agree to accept, in lieu of a passport, per Recommended Practice 3.1.1, as a basic document providing public authorities with information relating to the individual member of the crew on arrival or departure of a ship, an identity document issued in accordance with relevant ILO Conventions, or else a valid and duly recognized seafarer's identity document.

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 **Recommended Practice.** Contracting Governments are encouraged to enter into agreements to accept from seafarers in place of a passport a valid seafarer's identity document, when this document guarantees the readmission of the bearer to the country which issued the document. Such agreements may provide for acceptance of a valid seafarer's identity card by public authorities to include instances 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 or her ship or transferring to another ship; and
- (b) passing in transit to join his or her ship in another country, or for repatriation, or for any other purpose approved by the authorities of the country concerned.

3.10.3 **Recommended Practice.** Public authorities of a Contracting Government recognizing a seafarer's identity document as an alternative to a passport 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 (ETA), 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.

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 or her inadmissibility.

3.15.3 **Recommended Practice.** For use at port 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 port 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 port 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 disease or any other significant public health risk.

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 in accordance with national law.

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 or 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 or 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 or she so wishes subject to the public authorities' admissibility and visa requirements.

3.40 **Recommended Practice.** A passenger in transit who is continuing his or her journey from the same port in the same ship and does not wish to go ashore 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 or 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 and security 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 passports or, if applicable, identity documents accepted by the relevant Contracting Government in lieu of a passport, as mentioned in Recommended Practice 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 ship agent, 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 securely, so that an early return or repatriation of the stowaways will take place. All appropriate measures shall be taken in order to avoid situations where stowaways must stay on board ships for a significant period of time.

4.2.1 **Recommended Practice.** Public authorities, ports, shipowners or masters should not give any payments, or other benefits to the stowaways, beyond the minimal requirements to ensure the security, general health, welfare and safety of the stowaways while on board or onshore, as that might act as an incentive to reoffend or as an encouragement to other persons attempting to stow away on board ships.

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 stowaway 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.

4.3.1.3 **Recommended Practice.** All cases of stowaways detected in port while attempting to board a ship or ships should be reported to the appropriate port authorities, which will inform all nearby ships. Ships should follow the guidance of the appropriate port and law enforcement authorities.

Any procedures should be conducted in such a manner as to cause a minimum of interference and to prevent unnecessary delays to ships.

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. Such searches should take place as early as possible, as referenced in the ISPS Code, and after all cargo operations have finished.

4.3.2.5 **Recommended Practice.** Contracting Governments are encouraged to ensure the use of appropriate non-intrusive means and technologies or measures to detect stowaways.

4.3.2.6 **Recommended Practice.** Contracting Governments should consider entering into arrangements for exchange of information and best practices regarding detection of stowaways. The confidentiality and integrity of the information collated and shared should be ensured. The use of the information should be for official purposes only. However, Contracting Governments should also consider sharing relevant information to the extent necessary and as appropriate with shipowners and other parties to prevent future stowaway incidents.

4.3.3 **National sanctions**

4.3.3.1 **Recommended Practice.** Where appropriate, Contracting Governments should be encouraged to 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 in a manner consistent with humanitarian principles, including those mentioned in Standard 4.1. Due consideration must always be given to the operational safety and security of the ship and the safety and well-being of the crew, the stowaways and any other persons present on board.

4.4.2 **Standard.** Contracting Governments shall require that shipowners and 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 or she is on board, including providing him or 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 document as specified in appendix 3.

4.6.3 **Standard.** Contracting Governments shall instruct shipowners and masters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself or herself to be a refugee or an asylum seeker, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway. When stowaways declare themselves to be a refugee or an asylum seeker, information regarding the declaration or intention of the stowaway shall not be shared with public authorities of the stowaway's country of origin or of habitual residence.

4.7 Notification to the International Maritime Organization

4.7.1 **Standard.** Contracting Governments shall report all stowaway incidents of which they become aware to the Secretary-General of the International Maritime Organization, taking into account the relevant guidelines of the Organization.

D. Deviation from the planned route

4.8 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their public authorities should recommend shipowners operating ships entitled to fly their flag to advise 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 stowaways 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 stowaways remain on board for a significant period of time.

Irrespective of whether or not a ship deviates from the planned route, the disembarkation of stowaways who declare themselves to be a refugee or an asylum seeker should not be conducted in their (alleged) country of origin or any other country from which they have fled and in which they claim a risk of harm.

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 from 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, or the health of the crew, of other persons present on board or of 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 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 alleged nationality will be required to assist in verifying the stowaway's nationality and providing emergency travel documentation.

4.11.3 **Recommended Practice.** Cooperation with foreign embassies in determining the nationalities of stowaways should be sought through cooperation mechanisms to mutually understand and resolve the true facts of each case.

4.12 State of embarkation

4.12.1 **Standard.** When it has been established to their satisfaction that stowaways have boarded 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.

4.12.1.1 **Recommended Practice.** The designated authority of the port where the stowaways boarded should undertake an investigation into how the stowaways managed to gain access to the ship and consider modifying security provisions, as appropriate, and thereafter provide feedback to the appropriate public authority at the port of disembarkation.

4.12.2 **Standard.** When it has been established to their satisfaction that attempted stowaways have boarded 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 or 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 and the appropriate public authority at ports of call in:

- identifying the stowaway and determining his or 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 or her country of origin or to the point where the stowaway commenced his or 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.

In accordance with Standard 4.6.3, the flag State should not be notified if stowaways declare themselves to be a refugee or an asylum seeker and the flag State is their (alleged) country of origin from which they have fled and in which they claim a risk of harm.

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 inform the shipowner on whose ship the stowaway was found 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 competent 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 or 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, 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 cargoes can be entered and cleared, insofar 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 port 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 port 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.

5.3**bis** **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 for re-export or importation, and should, whenever available, use the information contained in the pre-arrival declaration for this purpose, provided that it has been provided in a timely and complete manner.

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 with 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 onshore 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 declarant's premises or another place authorized by the relevant public authority; and
- (c) provision 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 in order to accelerate and simplify storage, clearance and re-export processes.

5.14.1 **Recommended Practice.** Public authorities should facilitate and terminate as quickly as possible 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 identified 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 or is to be 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 by 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 providing such data and as set out in the transport document that is or evidences the contract of carriage. Thus, the shipowner can base the provision of the information 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

A. General

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

6.1.1 **Standard.** Public authorities of a State not Party to the standards and regulations set out by the World Organization for Animal Health and the International Plant Protection Convention shall endeavour to apply the provisions of these standards and regulations relevant for 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 the International Health Regulations when such arrangements will facilitate the application of those Regulations, in particular, but not exclusive to:

- (a) the direct and rapid exchange of public health information between neighbouring territories of different States;
- (b) the health measures to be applied to international coastal traffic and to international traffic in waters under their sovereignty and jurisdiction;
- (c) the health measures to be applied in contiguous territories of different States at their common frontier;
- (d) arrangements for carrying affected persons or affected human remains by means of transport specially adapted for the purpose; and
- (e) deratting, disinsection, disinfection, decontamination or other treatment designed to render goods and ship free of disease-causing agents.

6.3 **Recommended Practice.** Where Sanitary or Phytosanitary Certificates or similar documents are required in respect of shipments of certain animals, plants or derived food products thereof or other regulated articles, requests by public authorities for such certificates and documents and their required content should be technically justified, exact and concise and widely publicized. Contracting Governments should cooperate with a view to harmonizing such requirements, including the possibility of providing the required information by electronic means.

6.4 **Standard.** Public authorities shall seek the cooperation of shipowners to ensure compliance with any requirements, including those in the International Health Regulations, 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.

6.4.1 **Standard.** Ships shall not be refused free pratique by Contracting Governments (public health authorities) for public health reasons; in particular, they shall not be prevented from embarking or disembarking, discharging or loading cargo or stores, or taking on fuel, water, food and supplies. Contracting Governments may subject the granting of free pratique to inspection and, if a source of infection or contamination is found on board, the carrying out of necessary disinfection, decontamination, disinsection or deratting, or other measures necessary to prevent the spread of the infection or contamination.

6.4.2 **Recommended Practice.** Subject to a public health risk assessment, public authorities may require on arrival or departure inspection of baggage, cargo, containers, ships, goods, postal parcels and human remains, subject to applicable international agreements and relevant articles of the International Health Regulations, duly taking into account Recommended Practice 5.5.

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 or prophylaxis required by the public authorities of the countries concerned, as well as the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis conforming to the International Health Regulations. Public authorities shall take all possible measures to have vaccinators use the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis in order to assure uniform acceptance.

6.6 **Recommended Practice.** Public authorities should provide facilities for the completion of the International Certificate of Vaccination or Prophylaxis as well as facilities for vaccination at as many convenient locations as feasible.

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

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

6.8*bis* **Standard.** Contracting Governments and relevant authorities shall ensure that ship's crew who require immediate medical care while in their territory are given access to medical facilities ashore and that ship's crew are able to replenish their medication during a ship's call.

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.

6.9*bis* **Recommended Practice.** Contracting Governments and relevant authorities should facilitate prompt and efficient disembarkation of crew to receive medical care at medical facilities ashore, including access to medical prescriptions, and should ensure that this is effectively managed through good communication and cooperation between the ship and the relevant authorities ashore.

6.9*ter* **Recommended Practice.** Contracting Governments and relevant authorities should ensure that ship's crew are promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality, religious belief or flag of their ship, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, the continuation of treatment to supplement the medical facilities available to ship's crew.

6.10 **Standard.** Except in the case of an emergency constituting a grave danger to public, plant or animal health, a ship shall not, on account of any other public, plant or animal health reason, be prevented by the public authorities for a port from discharging or loading cargo or ship's stores.

B. Response to a public health emergency of international concern

6.11 **Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall, to the greatest extent possible, allow ships and ports to remain fully operational, in order to maintain complete functionality of supply chains during a public health emergency of international concern in line with the International Health Regulations and any relevant recommendations of WHO.

6.12 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should facilitate the continuing operation of shipping, and of ports under their jurisdiction, to allow the transport of marine cargoes so that supply chains are not disrupted and to allow the global economy to continue to function during a public health emergency of international concern.

6.13 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should also avoid the introduction of unnecessary interference to ship and port operations, including the movement of ship's crew for the purposes of crew changes, repatriation and travel of crews, as well as the wider functionality of port ecosystems (terminals, warehouses, rail and trucking services, etc.) during a public health emergency of international concern.

6.14 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities, when implementing policies and measures to protect public health, should engage with appropriate stakeholders within their national shipping and port sectors to discuss coordination and arrangements, and any contingencies to secure continued facilitation of maritime trade, including port hinterland connections, during a public health emergency of international concern.

6.15 **Standard.** Public authorities shall provide ships with relevant information, where available, about the applicable public health measures, prior to arrival at a port or anchorage in its territory, to enable ships to implement their relevant plans and procedures and to provide their crews with the necessary guidance.

6.16 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities are encouraged to provide ships visiting ports or anchorages in their territory with information related to the public health emergency of international concern, including on recommended health protection measures based on scientific or medical advice (e.g. on standard infection prevention measures, personal protective equipment (PPE) and cleaning and disinfection procedures).

6.17 **Recommended Practice.** Without prejudice to the relevant Articles of the International Health Regulations (2005), Contracting Governments and their relevant authorities should request the masters of ships visiting ports or anchorages in their territory, to:

- a) report any cases of illness or symptoms on board, related to the public health emergency of international concern, using the Maritime Declaration of Health in accordance with the International Health Regulations, as early as possible before arrival, to the relevant authority in the port;
- b) monitor shipboard personnel regularly, while the ship is visiting ports or anchorages in their territory, for the exhibition of any symptoms; and
- c) report any changes in circumstances of the health of shipboard personnel to the relevant authority in the port.

6.18 **Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure to the greatest extent possible a safe ship-shore interface during a public health emergency of international concern.

6.19 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should assess any risks to ships and ports during a public health emergency of international concern and ensure that they are effectively managed through good communication and cooperation between relevant authorities ashore and the ship.

6.20 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should also ensure that policies and measures to protect public health do not obstruct the provision of essential services to ships, including the delivery of provisions, supplies or spare parts during the public health emergency of international concern.

6.21 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to ensuring to the greatest extent possible a safe ship-shore interface between ship and shore-based personnel.

6.22 **Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall ensure that port workers and ship's crew, regardless of their nationality or flag of their ship, when in their territory, are designated as key workers (or equivalent) providing an essential service during a public health emergency of international concern.

6.23 **Standard.** Contracting Governments and their relevant authorities shall, in accordance with relevant international maritime regulations, continue to facilitate ship's crew changes to the greatest extent possible, including the travel and repatriation of crew, during a public health emergency of international concern applying appropriate public health measures, as well as to ensure access to visas in accordance with the applicable national legislation and procedures.

6.24 **Recommended Practice.** Contracting Governments and their relevant authorities should take account of recommendations of the Organization relevant to the facilitation of crew changes and travel by ship's crew during a public health emergency of international concern.

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 (ETA) or departure (ETD) 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 or extensions thereto, 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 every charge shall:

- (a) conform to this tariff;
- (b) not exceed the actual cost of the service rendered; and
- (c) be levied without distinction as to nationality, domicile or residence of any person concerned or as to the flag, registry or ownership of the ship.

The tariff, and any amendment thereto, shall be published at least 10 days in advance of any levy thereunder.

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 reasonable 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 sufficient services are provided for the accomplishment of the formalities in respect of both 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:

- public health response activities;
- 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.

7.9.1 Recommended Practice. In the situations described in Standard 7.8, public authorities should not require the declarations mentioned in Standard 2.1 with the exception of, if it is indispensable, the General Declaration. Public authorities should in such situations waive the time limits and any applicable penalties for the provision of the declaration.

7.10 **Standard.** Public authorities shall grant prompt customs clearance of specialized equipment needed to implement safety and 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 port terminals and shipowners.

APPENDIX 1*

The maximum information that may be required by public authorities for the declarations (Standard 2.1bis)

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
Authentication information							
Date and signature by master, authorized agent or officer	23	10	12	9	18	19	16
Voyage information							
Arrival or departure	Tick Box	Tick Box	Tick Box		Tick Box	Tick Box	
Voyage number	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Date and time of arrival, actual	3		3		3	3	
Date and time of arrival, estimated	3		3		3	3	
Date and time of departure, actual	3		3		3	3	
Date and time of departure, estimated	3		3		3	3	
Brief particulars of voyage	11						
Last port of call	6		5		5		
Next port of call	6		5				
Port of arrival	2		2		2	2	
Port of departure	2		2		2	2	
Port of discharge		5					4
Port of loading		5					3
Port period of stay			7				
Previous port of call	11						
Subsequent port of call	11						

* The numbers in the columns indicate the numbers assigned to the corresponding information elements in the paper-based FAL declarations (see appendix 2).

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
Ship information							
Port of registry	7						
Ship call sign	1.3		1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Ship flag State	4	3	4	2	4	4	2
Ship gross tonnage	9						
Ship IMO number	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Ship name	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Ship net tonnage	10						
Ship stores article name			8				
Ship stores location on board			10				
Ship stores quantity on board			9				
Ship type	1.1						
Certificate of registry issue date	7						
Certificate of registry number	7						
Name and contact details of ship's agent	8						16
Crew and passenger information							
Name of master	5	4					
Number of crew	13						
Number of passengers	14						
Number of persons on board			6				
Crew effect quantity on board				7			
Crew effects description				7			
Crew effects sequence number				3			
Crew member rank or rating				6	9		
Passenger in transit indicator						18	
Passenger port of disembarkation						17	

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
Passenger port of embarkation						15	
Passenger visa number						16	
Person country of birth					12	9	
Person date of birth					11	8	
Person family name				4	7	5	
Person gender					13	10	
Person given names				5	8	6	
Person identity or travel document expiry date					17	14	
Person identity or travel document issuing State					16	13	
Person identity or travel document number					15	12	
Person identity or travel document type					14	11	
Person nationality					10	7	
Person on board sequence number					6		
Person place of birth					12	9	
Cargo information							
Cargo brief description	12						
Cargo item description of goods		7					
Cargo item gross volume		9					
Cargo item gross weight		8					
Cargo item Harmonized System (HS) Code		7					
Cargo item marks and numbers		6					7
Cargo item number of packages		7					
Cargo item package type		7					
Dangerous goods additional information							12
Dangerous goods EmS number							15

Information Elements	General Declaration	Cargo Declaration	Ship's Stores Declaration	Crew's Effects Declaration	Crew List	Passenger List	Dangerous Goods Manifest
Dangerous goods flashpoint							12
Dangerous goods IMO hazard class							10
Dangerous goods marine pollutant type							12
Dangerous goods mass							14
Dangerous goods number of packages							13
Dangerous goods package type							13
Dangerous goods packing group							11
Dangerous goods proper shipping name							9
Dangerous goods shipper's reference number							6
Dangerous goods subsidiary risks							10
Dangerous goods technical specifications							9
Dangerous goods UN number							8
Dangerous goods volume							14
Stowage position on board							5
Transport contract number		Bill of lading number					
Transport equipment identification number		6					7
Vehicle identification number (VIN)							7
General							
Measurement unit		8 9					12 14
Remarks	15						

APPENDIX 2

**Declarations that may be required in paper form by the public authorities
in exceptional circumstances (Standard 2.11)**

**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 (date; number) and Port of registry.		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			

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 Harmonized System (HS) Code	8. Gross weight	9. Measurement	
10. Date and signature by master, authorized agent or officer					

SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure	Page number
1.1 Name of ship		1.2 IMO number		
1.3 Call sign		1.4 Voyage number		
2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure		
4. Flag State of ship		5. Last port of call/Next port of call		
6. Number of persons on board		7. Period of stay		
8. Name of article	9. Quantity	10. Location on board	11. Official use	
12. Date and signature by master, authorized agent or officer				

**CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)**

Page number

1.1 Name of ship			1.2 IMO number		
1.3 Call sign			1.4 Voyage number		
2. Flag State of ship					
3. No.	4. Family name	5. Given names	6. Rank or rating	7. Effects ineligible for relief from customs duties and taxes or subject to prohibitions or restrictions	8. Signature
9. Date and signature by master, authorized agent or officer					

PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

1.1 Name of ship			1.2 IMO number			Arrival		Departure		Page number					
			1.3 Call sign												
1.4 Voyage number				2. Port of arrival/departure				3. Date of arrival/departure				4. Flag State of ship			
5. Family name	6. Given names	7. Nationality	8. Date of birth	9. Place of birth	10. Gender	11. Type of identity or travel document	12. Serial number of identity or travel document	13. Issuing State of identity or travel document	14. Expiry date of identity or travel document	15. Port of embarkation	16. Visa number if appropriate	17. Port of disembarkation	18. Transit passenger or not		
19. Date and signature by master, authorized agent or officer															

DANGEROUS GOODS MANIFEST

(IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

1.1 Name of ship		1.2 IMO number		1.3 Call sign		Page number				
1.4 Voyage number		2. Flag State of ship		3. Port of loading		4. Port of discharge				
5. Stowage position	6. Reference number	7. Marks and numbers - Freight container identification no(s). - Vehicle registration no(s)	8. UN number	9. Proper Shipping Name/(Technical specifications)	10. Class/ (Subsidiary risk(s))	11. Packing group	12. Additional information/Marine pollutant/Flashpoint/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. EmS
16. Shipping agent										
16.1 Place and date										
Signature of agent										

APPENDIX 3

Stowaway details referred to in Recommended Practice 4.6.2

<p>SHIP DETAILS</p> <p>Name of ship: IMO number: Flag: Company: Company address:</p> <p>Agent in next port: Agent address:</p> <p>IRCS: Recognized mobile satellite service identity:</p> <p>Port of registry: Name of master:</p>	<p>Date of birth: Place of birth: Claimed nationality: Home address: Country of domicile: ID-document type, e.g. Passport no.: ID card no. or Seaman's Book no.: If yes, When issued: Where issued: Date of expiry: Issued by:</p> <p>Photograph of the stowaway:</p>
<p>STOWAWAY DETAILS</p> <p>Date/time found on board: Place of boarding: Country of boarding: Date/time of boarding: Intended final destination: Stated reasons for boarding the ship: Surname: Given name: Name by which known: Gender:</p>	<div data-bbox="801 1086 1023 1339" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Photograph if available</p> </div> <p>General physical description of the stowaway:</p>
<p>First language: Spoken: Read: Written:</p>	<p>Other languages: Spoken: Read: Written:</p>

Other details:

Method of boarding, including other persons involved (e.g. crew, port workers), and whether the stowaway was secreted in cargo/container or hidden in the ship:

Inventory of the stowaway's possessions:

Statement made by the stowaway:

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:

Master's signature

Date:

Date: